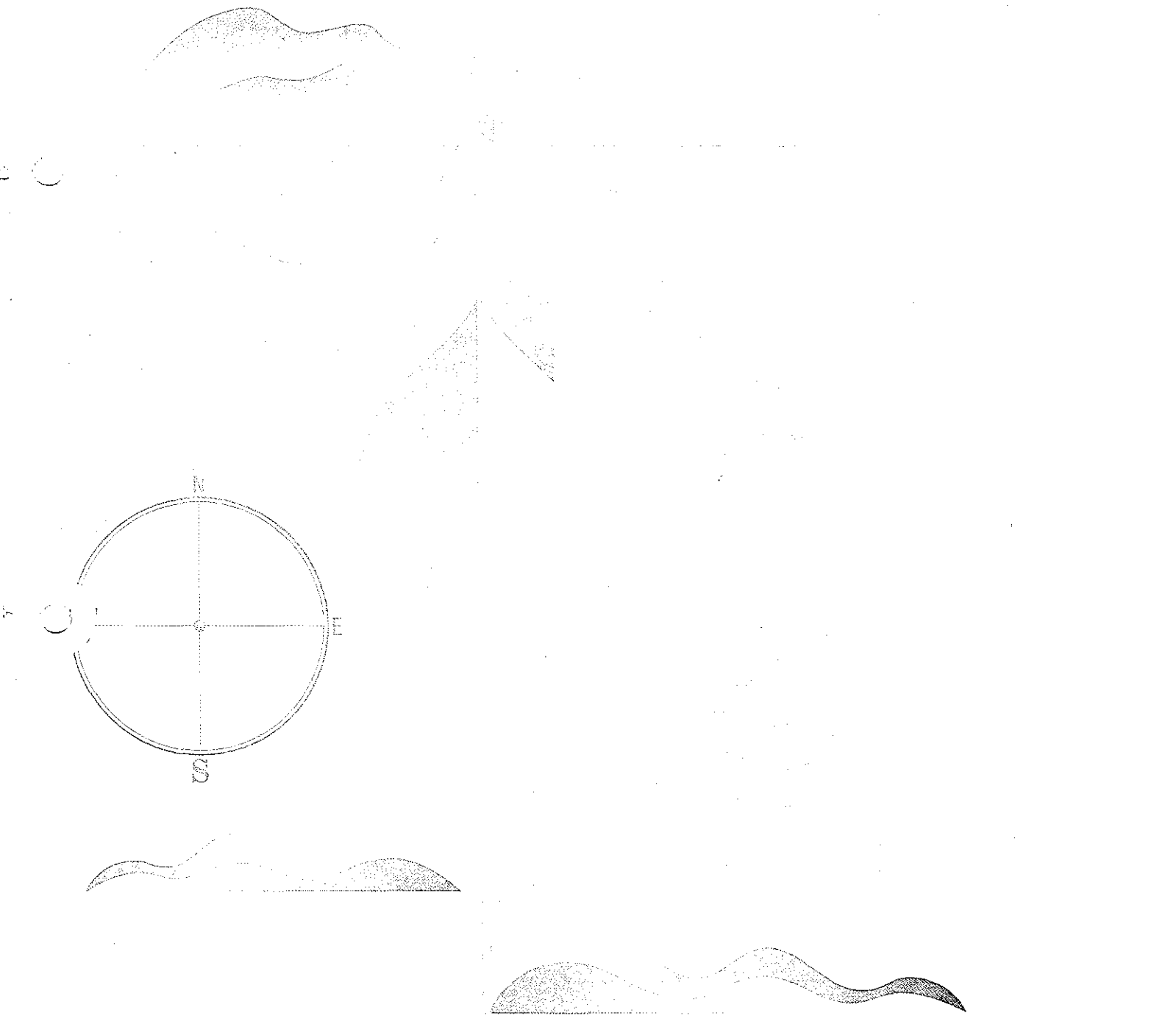


平成7年11月20日発行 毎月1回20日発行 No.424 昭和47年3月8日 第3種郵便物認可

せんきょう

1995 11



社団法人 日本船主協会

船協月報/1995年11月号 目次

◎巻頭言

混乗船と異文化の壁★日本船主協会副会長・堀 憲明——1
ナビックスライン取締役社長

◎ SHIPPING フラッシュ

第3回日台船主協会会談、開催される——2

◎特別欄

国家と海運★日本海運経済学会会長・神戸大学名誉教授・佐々木誠治——4

◎随想

旅に病んで★週刊東洋経済元編集長・佐藤佐三郎——10

◎海運ニュース

1. 船舶アレスト条約改定案審議継続へ——12
—UNCTAD/IMO 船舶アレスト条約見直しのための第2回専門家会議の模様—
2. 1996年以降の検討項目を決定——13
—IMO 第73回法律委員会の模様—
3. 新油濁補償基金発足への対応を協議——15
—国際油濁補償基金第18回総会の模様—
4. リエンジニアリング最終案提出へ——16
—国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4) 第42回会期の模様—
5. 新たなロンドン保険業者協会期間保険約款 (船舶)
(Institute Time Clauses-Hulls) への反対を確認——17
—アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第2回中間会合の模様—
6. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会のセミナー開催される——18
7. 平成6年度船員保険収支は引き続き黒字を計上——20
8. わが国外航定期航路配船状況——22
—1994年航海実績は前年比6.3%増・日本発着に比べ、三国間航路の航海実績が増加—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 社団法人 日本コンテナ協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第68回——28

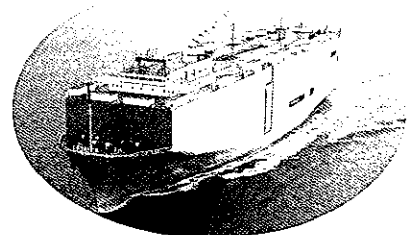
◎ Washington 便り——30

❖海運日誌★10月——31

❖船協だより——32

❖海運統計——33

❖編集後記——40



自動車専用船「シエラバダ ハイウェイ」

混乗船と異文化の壁

日本船主協会副会長
ナビックスライン取締役社長 堀 憲明



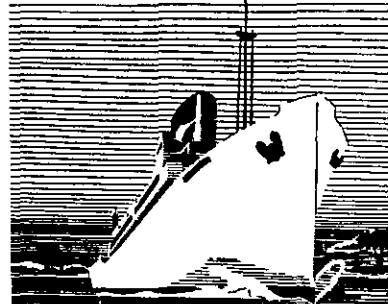
外航海運は「空洞化」現象のパイオニアであり、他産業に先駆けて船舶のFOC化、外国人船員との混乗化を進めて参りました。この「空洞化」は世界経済が地球規模で統合、一体化され、相互依存関係が構築されるグローバル化の過程であり、今後とも為替の水準如何でスピードに差が生じることはあっても、その展開の方向には変わりがないと思われま

す。
現に邦船各社とも本社機能の海外シフト、海外代理店の自営化、日本人配乗のさらなる少数化、外国人船員のフル配乗化へ向けて懸命の努力を致しております。これは船店費の削減を図るリストラ策であるとともに、世界的規模で今後成長の見込まれる三国間物流への参入を目指す企業努力の一環でもあります。

混乗化の進展に伴い、各社の運航船に占める外国人船員の配乗率は80%に達し、その主力も今やフィリピン人にとって代わられました。混乗船運航面での課題としては、海技力格差の是正、意思疎通の円滑化、ロイヤルティの確保等が挙げられますが、特に日本人乗組員を悩ましているのは外国人とのコミュニケーションの問題であります。狭い船内で

異なった文化をもつ乗組員集団が長期にわたり、共同生活、共同作業を営むことになるわけであり、外国人乗組員との意思疎通の欠如や相手方の言語、食習慣はもちろん、物の考え方、行動の仕方、感情の表し方等文化全般に対する理解不足は各種の船内トラブルの原因となり、場合によっては、海難事故にもつながることも懸念されます。

混乗船の管理主体が日本人側であるだけに、われわれの側からいわゆる「文化の壁」の解消に向けて積極的な対応が望まれます。各社が実施している異文化対応研修や語学研修はこの方向に向けた努力として評価されます。と同時に解決に速効性の期待しがたい問題でもあるだけに、船員の教育養成機関でのカリキュラムの見直し、語学教育の強化、業界内の関係教育機関での補強措置など幅広い対応策も検討に値しましょう。今や外国人船員の協力なしには、良質の海上輸送サービスの確保が難しくなっており、われわれは「自己文化中心」の発想を捨て異文化理解、異文化との共存に向けて真剣に取り組まねばならないと思われま



第3回日台船主協会会談、開催される

日台両国海運界の一層の友好関係構築を目指し、1991年より開始された題記会談は、1992年7月の第2回に引き続き、1995年10月16・17日の両日、日本側がホストとなり、当協会本部で開催された。会談には、当協会から新谷会長をはじめ9名、台湾船主協会からは林会長以下8名が出席した（資料1参照）。

会談では両国の現状と展望、EU・米国における海運政策などさまざまな問題について、率直かつ建設的な意見交換が行われた。両協会は今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を1997年に台湾で開催することが合意された。会談で採択されたプレス・リリースは資料2のとおりである。

〔資料1〕

第3回日台船主協会会談出席者

日本 新谷 功 川崎汽船社長
(当協会会長)

生田 正治 大阪商船三井船舶社長
(当協会副会長)

堀 憲明 ナビックスライン社長
(当協会副会長)

伏見 清喜 昭和海運社長
(当協会副会長)

坂田 昇 日本郵船副社長
(当協会河村副会長代理)

増田 信雄 当協会理事長

前川 弘幸 川崎汽船経営企画部副部長
(当協会会長秘書)

園田 裕一 当協会企画調整部国際渉外
チームリーダー

小尾 進一 当協会国際渉外チーム係長

台湾 林 省三 長榮海運董事長
(台湾船主協会会長)

許 志勤 新興航運董事長
(台湾船主協会常務理事)

陳 清治 萬海航運副董事長
許 昭義 長榮海運總經理
李 孟舉 立榮海運總經理
陳 卿賢 達和航運總經理
盧 峰海 陽明海運總經理
許 洪烈 台灣船主協會事務局長

〔資料 2〕

第 3 回日台船主協会会談

プレス・リリース

1. 第 3 回日台船主協会会談が、10月16日、東京で開催された。これは、1992年の第 2 回会談（於：台北市）に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な討議が行われた。会談出席者は添付のとおり（資料 1 参照）であった。
2. 会談では、基本的に拡大基調にある世界経済の中で、アジア地域が世界経済の牽引車としての役割が期待されていること、およびその中で両国が共存共栄による一層の発展を目指していくことが確認され、両国海運界の友好関係をさらに密接なものとしていくことが合意された。
3. 世界の海運情勢および両国海運の現状と将来について率直な意見交換が行われた。
4. トレードの安定化については、定期船・不定期船分野を問わず、現在の最重要問題の一つであること、および責任あるアジアの大手船主として、本問題について相応の責任が

両船主協会の会員船社によって公正に分担されていくことの重要性が認識された。

5. さらに、最近の EU 海運競争政策について意見が交換され、関連規則の適用に際しては船社活動の実態を踏まえ、弾力的な取扱いがなされるよう強い希望が表明された。また、米国の1984年海運法改訂法案に対する重大な懸念が表明され、今後も事態の推移を注視していくことが合意された。
6. また、STCW 条約改正と航行の安全、阪神大震災後の神戸港の復興状況、および台湾オフショア海運センターなどの諸問題についても活発な意見交換が行われた。
7. 最後に、今回の会談が、両協会の関係をより一層深める上で実り多いものであり、また、共通の海運問題についての率直な意見交換の場として極めて有意義なものであったことが確認された。両協会は、今後も本会談を継続していくこととし、次回会談は1997年に台湾で開催されることとなった。



▲第 3 回日台船主協会会談出席者

特別欄

国家と海運

日本海運経済学会会長 佐々木誠治
神戸大学名誉教授

本稿は、先般10月24日・25日の2日間、神戸大学の滝川記念学術交流会館で開催された日本海運経済学会第29回大会の1日目の最終段階で“会長講演”として行われた、同学会の佐々木誠治会長の講演「国家と海運」をまとめたものである。

問題提起の動機

今回、国家と海運というようなことをテーマにお話ししようと思った動機について言いますと、私はいつでも国家と海運は、少なくとも、日本では一体的な関係があると考えています。すなわち、持ちつ持たれつという思想が前提になって議論が進んでいるように思えます。人それぞれ流に勝手な解釈で国家と海運の問題を考えたりしますが、私は、国家と海運はこんなものではないかという観念を決めた上で議論を進めているわけです。皆が同じ考えで国家と海運はかくあるべし、だからこうすべきとか、あるいはこうであつたらいけないなどと言っていますが、かねがね私はこのことを反省するときに、どうも実際は、皆が同じような理解でしゃべっているのではないと思うのです。

海運の自由

この海運の自由という問題について海運業界人で

あれ、あるいは、海運学者であれ、海運というものは常に自由でないといけなく海運関係者の誰でもが言います。これは一つの考え方なのですが、もう一方で特にわが国では国家と海運の利益が一致するのだから、海運の発展のためには国家が協力しないとけないし、国家の発展のためには海運の力がなければならないと、こういう二つのことを言います。

ところが、そうかなと私も今まで思っていたわけですが、この課題である国家と海運のことを本気になって一度考え直そうとなつたら、海運の自由という考え方と、国家の発展と海運の発展とが本来一致した事柄であるとしてもいいますか、相互持たれ合いの関係とでもいうべき考え方との間には相当な矛盾があると言わなければなりません。その点を皆さんにも訴えて、今ちょうど学会では「21世紀の日本海運」ということをテーマにしておりますので、将来を考える場合に、日本では国家と海運の問題についてはどういう角度で考えなければいけないかということ議論していただきたいと思ったのです。少なくともわれわれ学者なり、あるいは、日本の海運界を指導し引っ張っていかうとされているような方々は、大体一緒に認識や理解で進む必要があるのではないかと思います。したがって、皆さんでもう一遍、「海運と国家のあり方」はどうあるべきかというこ

とを考え直し、整理してから、進むべきではないかというのが、私の講演の出だし部分となる事項の発端となるべき点です。

今、言いましたように「海運の自由」ということを盛んに言いますが、この問題を考えてみますと、海運の自由という考え方、表現はいわゆる「公海の自由」とか「海洋の自由」という言葉に基づくものといえますか、同じような意味で、われわれは海運の自由という言葉を使い、また、考えていると思われるし、恐らく業界人も全般的にそのようだと思います。でもよいでしょう。

国家と海運との関係

ところが、海運と国家との関係で考えてみると、海運が自由だということは、海運活動あるいは海上輸送もそうですが、これは本来ある特定国が支配している、あるいは、統治しているが、領土として持っている空間は、そういうものではないという考えになります。しかし、海は特定の国がこれは自分のものだとしている空間であっても、個人であれ、企業であれ、誰に対しても開放されていて、あなたがいつお使いになってもいいんですと、こういう形で海運の自由ということが考えられているはずなのですし、私はそう解釈しています。もちろんこれをより一層深く掘り返した形で言いますと、一つは国家を形成する領土、あるいは、国家の支配している空間、そういう枠というようなものを超えた自由、それから離れたものとしての自由と、もう一つは、国家の権力ないし統治力、あるいは、それに基づいたいわゆる国の規制、指示、命令、監督などという力から離れたものという意味の自由の二つの自由に分かれるかもしれません。

そういう空間的な自由や権力から離れた自由というものは、国家との関係から言いますと、国家を離

れたという意味で、国家というものをいわば消極的に考えるというか、否定と言うと言い過ぎかも知れませんが、国家というものに対してどちらかという消極的、否定的思考を根底にしているものではないかと私は思うわけです。

国家と海運の発展

ところが、もう一つの面で、わが国には国家と海運の発展は一体的なものでなければならないという考え方があります。この考え方というのは、しばしばご承知のような「海を制する者は世界を制する」とか「海を持たざる国は翼のない鳥」とか、あるいは「海運なくして国家の発展なし」とか、こういう勇ましい言葉で同意的に用いられています。いわゆる海運帝国主義論的な表現と同じ意味と用法で考えられてきています。いわゆる日本の経済、貿易の発展というものは、日本の海運業と極めて堅実に結び付いており、相互に非常に深い、密着した関係があるといわれてきました。日本の資本主義経済が発展するためには、日本の近代海運業の発展は大きく役立ってきたのだという主張がなされてきました。そのためには戦前の日本でどんな海運政策を取ってきたのか、あるいは、取るべきだったのかとか、こういう取り扱ひ方が大体従来のわれわれの考え方だったのではないのでしょうか。ところで、その考えというのは、先に述べた海運の自由とは相当違った考え方ではなかろうかと思えます。国家というものを引き合いに出したり、頼りにしたりすることを、これは肯定する考え方に立つわけです。否定ではなくて肯定する、そして積極的に評価する、こういう思想が根底とされているのでなければいけないわけです。結局、われわれは常日頃、海運は自由でなければならないと片一方で言うおきながら、片方では国家と海運との一致性が望ましいとか、海運の発展

のために国家はもっとしっかり援助しなければいけないとか、政策をもっと考えろとかいうことを非常に勝手気ままに言ったり考えたりしています。片一方で言っていることと片一方で言っていることとは、どうも考え方に矛盾したものがあるのではないだろうかと思えます。このように矛盾が多いというのは日本の特色でもあるわけです。いろいろな矛盾を持ちながらうまくやっていこうというのが日本人的思考のやり方ですから、そういう意味からは実にうまく考え方で今まで過ごしてきたなと思うわけです。しかし、われわれは21世紀に向かって日本の海運業がどうあるべきかを考えるときに、日本が、あるいは、多くの海運国が、海運と国家の関係について今一度反省し、改めて新しくまた共通な認識とか姿勢とかを互いに持って対策も考え、将来について論議すべきではないだろうかということを感じた次第です。そのことを、私自身も99までは余命24年しかないのですが、できればその間に一生懸命考えようと思っています。しかし、私個人では、おそらく考え切れなんでしょうから、できればこの海運経済学会の皆さんが協力し、あるいは、受け継いでくださって、21世紀のわが国における本当に望ましい国家と海運のあり方はかくあるべしと、こういう考えの土台や哲学とでもいいますか、そういうものを一つ考えてほしいと思い、これが私がテーマを考えた動機といえることなのです。

海運国の類型

ところが、それについて論理的に本格的な学会で講演するとなると、内容や構成が大事で、簡単ではないことに気が付いた次第です。

この詳細については、一朝一夕にちょっと解決つきかねるような大問題ですが、結局、私は私なりに一応考えたことだけを申し上げ、できればそういう

点にいろんな問題があるようにも思うのですが、それでいいかどうか、あるいは、それ以上にもっと深く掘り下げて取り上げる問題を皆さんで考えていただき、または皆さんの協力も得、受け継いでやってほしいと考える次第です。

したがって、私といたしましては、この問題を考えようとする、スタートとして、まず問題となる海運業の成立する土壌部分に当たる国家とは何か、どういう国家がその対象となるのかを考えました。その点において、この国家と海運、あるいは、海運の自由というものを論議する場合の国というものは少なくとも海運国であって、海運のない荷主国のような国では国家と海運の問題というのはことさら考える必要はないのです。そこで、海運国というの一体どういう国なのかということ一度考えてみることも必要ではないだろうか、そして海運の自由論や国家と海運の問題が起きる海運国とはどういう国の場合なのかという順序で考察を進めればどうか考えました。

その場合に、多くの、少なくとも私に近い年輩の方々はすでにご承知のように、佐波宣平先生のいわゆる海運の3類型というような考え方があります。佐波先生は、海運の3類型というような考え方を示され、海運国の類型と言われたわけではありませんが、国民経済構成部門としての海運のあり方が活動領域によって三つあり、それが三つの海運類型であるということを論じておられます。

その第1型というのは、沿岸航路における内国貿易幫助型のもの、幫助という言葉を使っていますが、内国貿易を助ける型で、これを第1型としています。第2型というのは、海外航路における外国貿易を助ける型、第3型というのは、外国間航路における国際運賃取得型の海運で、これは先生がおっしゃった類型です。

私自身は弟子の一人として、この先生の類型の考え方を借用して、海運国というものを三つに分けたらどうかというふうの一つの案を考えました。この理由付けや理屈は今回省くとして、私の言う第1型というのは、ちょっと先生とは言い方をやはり変えないといけませんから、国内輸送中心の海運活動をする国というように規定してみました。先生は内国貿易補助型とされたのですが、私は貿易型とし、貨物輸送にとどまらず、国内航路のフェリーもこの頃は走っていますから、国内輸送を中心とする海運活動をやっている国、これを海運国の一つの型として、海運国の第1型と考えました。

第2型の海運国というのは、輸出入貨物輸送を中心とする海運活動の国だと思い、輸出入貨物輸送を中心とする海運活動の国、ここではわざわざ貨物を重視した考えで表現してみました。

第3型の海運国というのは、外国間航路というよりも三国間輸送主力型の海運活動をする国だと、こういうふうの規定してみたらどうかと考えました。その方が割と一般受けするのではなかろうかと思い、この場合には、三国間輸送が主力です。貨物に限定せずに言いましたのは、これは最近はやりの客船輸送も入るという考え方からです。ですから、三国間国際貨客輸送用と言っても構わないとは思いますが、より簡単で分かりやすい言い方として、三国間輸送主力型の海運活動をやっている国ということにしてみました。

これを考えた場合、第1型の海運国では、あまり国家と海運というのは問題になりません。内部的に細かく考察すれば全く問題にならないわけでもないと思います。例えば、植民地時代の植民地の国なども、自分の国の海運はないのです。その植民地の国内輸送権は全く支配国家が持っているわけですから、自国海運というのではないわけで、ここではないもの

と解しておきましょう。というわけで、結局のところ、国家と海運あるいは海運を論議すべき海運国は第2型と第3型、つまり、外国間の貨客輸送主力の海運活動を行っている第3型か、あるいは輸出入貿易貨物の輸送を中心とした海運という第2型かに焦点を絞って分類できるのではないかと思います。それらについては検討を加える時間がないので指摘にとどめるだけにしたいのですが、こうした第2型と第3型の海運国に分けた考察を行う場合、従来のわれわれ研究者は、あるいは、わが国の業界自体もそうですが、海運経済の類型として考えたときの第2型と第3型の間に相当の違いがあるものという前提に立っています。

海運国の類型別の分類では少し事情の差があり、特に国家と海運という問題の取り扱い方を考える場合には、どういう違いがあるのか考える余地があることを指摘しておきたいと思います。これは結論が出るようで、ないようですが、考えてみるとおもしろい問題なのです。また、こういうふうな、三つの類型に海運国の3類型というのは考えてもいいかといっても、それだけではどうも問題が終わらないようです。それ以外に荷主国と海運国という違いもあるし、他にもいろいろ考えるべきことがあるのかもしれない。

それから、同じように三国間国際輸送の海運を営む第3型の場合でも、貨物輸送を中心に三国間海運活動に活躍している場合と、旅客船による旅客輸送にウェートを置いてやっているような場合の差もあるはずで、これは第2型の海運国についてもそうです。輸出を中心にやっている国と輸入中心にやっている国、それからお互いに国際的な海運活動を中心に行っているといいながら、その場合に、国内航路のいわゆる内航海運にどの程度タッチしているのか、あるいは、国内航路に従事している部分と外国航路

で活躍している海運部分との比率、割合の問題とか、いろいろな差や事柄についても考えなければならないと思います。それはそれとして、海運国の類型の問題として、この第1型、第2型、第3型の海運国での差などということ、一つの考え方の基礎となり出発点になるものとして考えてしかるべきではないかと考えます。

国家利益と企業利益

もう一つは、国家利益と海運企業利益との問題です。その場合にも当然、第2型か第3型かでどこか論点に違いが出てくるはずで、国家の利益を中心としながら海運企業の利益も尊重する度合いといえますか、あるいは第2型の国と第3型の国との間では、若干その度合いが違うはずなのです。その点も重要ですが、そういうことは、一応今後検討していく問題として指摘するだけにとどめます。

そこで次の問題は、国家の利益と企業利益との問題です。これをどういうふうにか考えるかということをはっきりしておかないと、国家と海運の問題や海運の自由の主張をきちんと認識・理解する場合に難点を生じることになるのではないかと考えます。

いわゆる海運というものを論議する場合、海運活動力というものは国益であり、国益と云ったら何かという定義も考えねばならないし、これは問題です。国益の中には経済的な必要性もあれば、政治的な必要からいう利益もあります。それを経済学的にいえば国民経済基盤だと、これは佐波先生が創出されたものですが、われわれも言っているわけです。そういう国益と海運企業の利益との問題、これについても、やはりよく考え直しておく必要があるのではないかと考えます。

現に、企業というものは、自分の立場から自分の事業活動が自由でなければいけないと主張し、また、

国家はできるだけ海運活動や海運業を保護・育成していく必要があると訴えています。国家の権力誇示、国家の規制、指導、監督、命令、こんなものはできるだけ小さくしてほしいと考え行動しているということでしょう。やはりそこに、私が初めに言いました、企業としては、片方で海運は自由だと言っておきながら、国家の要らざる口出しは少数でなければいけないというこの考えがあります。これは結局、国家の言い分と利益と、企業の言い分と利益とをどういうふうにか兼ね合わせるかという点が一番の問題点なのです。

これについては、実は、私がこの神戸大学で大勢の先生方と一緒に共同研究したことがあります。それは神戸大学の経済経営研究所の研究叢書27号の、「海運における国家政策と企業行動」としてまとめて出しています。関心を持たれる方は、これを一遍、参照していただきたいと思えます。

ところで、そこでとりあげた国家利益と企業利益の相剋というテーマは、これで全部の問題が網羅され、解決するというものでももちろんありません。これは、言ってみればまだまだ検討不十分ですし、あるいは、第一段階、初歩的な研究にすぎないといっている程度のものではないのでしょうか。世界の海運も状況が変化するため、条件が変わると、将来、例えば、今皆さんがその台頭ぶりを取り上げている香港海運は、これも今は独立国家らしき香港海運ですけれど、復帰して中国と一緒になった時にどうなるのかなどを考えねばなりません。そういう場合の変化ということも織り込んだ上で、この国家利益に合致する海運企業の利益というものがあるかどうか、こういうことも考えていかざるを得ないのではないかと考えます。そういう広く深い立場で国家の利益と海運企業の利益の共存が望ましいとか、その場合の海運の自由はこれが限度だとか、国家と海運の関

係などとかも論議されて初めて、ある程度の理解や主張も出てくるのではないかと考えます。そういう場合には、今度は国家と海運企業との間の競合や対立ということも当然出てきますし、いろいろな問題があり、そういう見方や考え方が必要ではないかと思えます。

国家と海運業・海運企業 —日本の海運の今後—

ある方の「日本海運を思う」という論文の中で、「日本では海運企業は残るけれども海運業はなくなるだろう」ということが述べられています。その場合におっしゃっている日本海運業とは、日本人船員、および日本船による海運業という概念規定でつけられた意味での日本海運業というもののようですが、海運業はつぶれてしまって、日本の有力な海運企業のうちの幾つかが残るかもしれない、こういう見方のようです。

しかし、私は海運業というのは日本人船員と日本船の二つがあつたらいいのかというところではなく、やはり海運企業がなくなつたらいけないというわけですから、海運企業が残っている限り日本に海運業がなくなるはずは絶対にあり得ないと考えます。やはり、日本の海運企業というのは、そこを二つに考えるのではなく、現に、既に述べた国益のことに関連するわけですが、日本人船員ではなくて、外国人船員が乗っている日本船が多数存在していますし、日本国籍ではない外国籍船も日本の海運企業によって運航されています。また、いわゆる純日本

船ではない仕組み船というものもあります。あるいは、更に日本の海運企業が外国船員を育成して採用していることもあるわけで、それでも日本の海運企業の活動なのです。

他方、日本人船員だといっても、日本船ではなく外国企業の船に乗って働いている場合もあり、日本人船員だからといって、日本海運業を構成する分子であるとは決して言い切れないのです。

現在、少ないかもしれませんが、日本船でありながら、外国の海運企業に雇われて海上輸送に従事している場合も、その船は日本の海運業を構成しているとはいえないとも考えます。

さてそういうことを考えて、少なくとも日本海運経済学会の会長としては、日本海運業とは、日本船で日本人の営む海運業だというような簡単な即断や決め方をさせていただくことは、困ると考えています。

そこで、問題になることは日本人船員の方が大事か、日本船さえあればいいのか、海運企業はどうでもいいというような極端な方向へ発展したのではおかしな話になるのであって、私は賢明な日本の海運企業が、どこいまだまだ21世紀に向かって生き伸びるのだという気構えがありさえすれば、21世紀に日本の海運業も日本の海運企業も首尾よく発展を続けられるだろうと期待して、こう考えると私の夢が少し膨らむのです。したがって、この海運と国家の問題を改めて考え直してみたらどうかと提言し、その端緒とした次第です。今後取り上げて研究していただく多くの問題がありますが、皆さんの問題提起やご批判を賜りたいと思います。

【参考資料】 佐波宣平先生の分類による「国民経済と海運類型」

類型	主要活動領域	貿易関係	貿易依存度	国際競争力	要約的性格
1	自国沿岸航路	内国商品貿易	小	小	アウトルキーの海運
2	自国対外航路	対外商品貿易	大	中	ナショナリズムの海運
3	第三国間航路	商品外貿易	—	大	コスモポリタンの海運

出所：佐波宣平「海だ海だ」(1960年)

随想



旅に病んで

週刊東洋経済
元編集長 ◆佐藤佐三郎

そもそも出だしから悪かった。アメリカ留学中の息子から、突然「こんどの旅はやめたらどうか」と電話が入ってきたのである。夫婦で楽しみにしていたイタリア旅行に出発する直前のことである。

息子の夢の中に静岡の実家の風景が出てきて、そこに14年前に死んだおばあちゃんが現れたというのだ。しかもこう言ったという。「私はつらい、孫はアメリカにいて、息子夫婦は海外の別のところへ行くとなると、両方を守る力はいずれにはない」と言語明晰に嘆いた。あまりにも不思議だから中止にしたほうがいいのかというわけである。

私たち夫婦も、いささかギョツとした。しかし、もう60万という大金を旅行会社に支払い済みだし、一年のうちこの機会を除いたら海外へは出かけられない。それに7歳のとき死んだおばあちゃんのことを息子が記憶しているはずもなかろう。マンガの見過ぎということもある。まあ気をつけて行けば間違いはないだろうと夫婦で話し合っ、体調を整えうえで本年7月

末予定どおり出発した。

ところがである、初日からつまづいた。旅行第1日のミラノでかぜを引いてしまったのだ。ホテルの部屋に入ったとき、少し冷房がききすぎだなとは思った。だが長旅の疲れのため、冷房温度の調節をしないまま、シャワーを浴びた直後、ぐっすりと寝こんでしまった。そしてどうしたわけか、私だけがかぜを引いてしまったのである。

旅行2日目、3日目は、鼻みずはたらしていたものの、まあまあツアーについて行かれた。4日目ローマに着いてヴァチカンを見て歩いた直後から悪感を感じた。これから旅は一週間も続く。これは中止して日本に帰った方がよさそうだが、死んだ母の言葉は無理をするなという警告にちがいない。私たち夫婦はさっそく旅行会社の添乗員にこの旨申し出た。

すぐOKが出ると思ったら、実はそうはいかなかった。旅行会社にも責任があるし、一定の手続きが必要だから、ちゃんとした医者診断が必要であり、とりあえず、ホテル・ドクター

に診てもらってくれと言う。察するに添乗員氏は比較的元気な私をみて、ドクターから何でもないとの診断が出るだろうし、そうなればこの旅行客は元気を回復して、旅行を続けるはずだとみていたようだ。

深夜にホテル・ドクターはやってきた。ところが触診を続けているうち、だんだん表情がけわしくなる。その挙句、すぐ救急病院に入れとの診断を下した。今から歩くのも禁止ということで、車いすまでボーイに持ち来させる嚴重さ。私はというと、夏かせのひどいのを引いた程度の感じだったから、なぜ救急病院に入るのか分からなかった。妻に身の回り品を急いでとりまとめてもらって、添乗員、妻につき添われてタクシーで入院。

救急病院では医者チームが待ち構えていたが、これが何と心臓医ばかり。このとき添乗員氏も、この旅行客はすぐ日本へ送り返した方がいいと思ったのだろう。その交渉に入ったとたん、チームの責任者が一応の検査を終えたのち、「緊急にもっと高度の病院に入る必要がある、日本への長時間旅行には命の保証ができないからわれわれはサインしない」との深刻な返事が戻ってきた。

私は明け方の5時、こんどはたんかに乗せられて、タクシーではなく救急車でローマ市内を走って別の病院へ移された。出発するとき、「おとうさん、これは救急車だからね、救急車です

よ」と妻が悲痛な声で二度叫んだ。

救急車の中では、不思議と私は落ち着いていた。「しょうがない。ここまで来たらローマで手術でも何でも受けて、半年、一年いてやろう」と思い、妻の手助けとして、身内の誰に来てもらおうかなどと考えたりした。

移された先はアウレリア・ホスピタル。ローマでは有名病院で、特に心臓科がすぐれているという。だが、不思議なことがあるものである。ここに一日半入院しただけで、あれほどの大騒ぎだったのに「何らの異常なし」との診断書つきで解放されたのだ。帰国後知り合いの医者聞いたら、おそらく狭心症だったのではないかとのことだった。

こうして今は笑える結末になったものの、海外旅の途中での病気の心細さ。イタリアでは、医者でさえ英語を使える人が少ないため、言葉が通じないことからくる不安感はこのうえもなかった。しかも私は心臓で病気になった経験は一度もない。ツアー客から脱落して、ローマ市内のホテルの一室に一人残された妻の不安も大変だったであろう。

日本に帰って、すぐ両親の墓前にお参りした。息子の話だと、おばあちゃんは今までもわが一家の国内旅行にはついて回って、「とても楽しかった」と夢の中で語ったそうである。還暦を越した私のことを、亡母は今なお心配しているのだと思い、私は涙をこらえきれなかった。

海運 ニュース

1. 船舶アレスト条約改定案審議継続へ
-UNCTAD/IMO 船舶アレスト条約見直しのための第2回専門家会議の模様-
2. 1986年以降の検討項目を決定
-IMO 第73回法律委員会の模様-
3. 新油濁補償基金発足への対応を協議
-国際油濁補償基金第18回総会の模様-
4. リエンジニアリング最終案提出へ
-国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4) 第42回会期の模様-
5. 新たなロンドン保険業者協会期間保険約款 (船舶)
(Institute Time Clauses-Hulls) への反対を確認
-アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第2回中間会合の模様-
6. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会のセミナー開催される
7. 平成6年度船員保険収支は引き続き黒字を計上
8. わが国航定期航路配船状況
-1994年航運実績は前年比6.3%増、日本発着に比べ、三島間航路の航運実績が著しく-

1. 船舶アレスト条約改定案審議継続へ

-UNCTAD/IMO 船舶アレスト条約見直しのための第2回専門家会議の模様-

題記会議は、10月9日から12日までの間、ロンドンのIMO本部で行われ、52カ国およびオブザーバー17団体が参加し、議長は前回同様、G.G.イワノフ氏（ロシア連邦）が務めた。わが国代表として下記3名が出席した。

ジュネーブ日本代表部 一等書記官	越智 秀信
川崎汽船業務部長	澤田 興宣
当協会常務理事	茅田 俊一

1. 船舶アレストとは

船舶アレストとは司法機関の許可を得て、海事請求権（金銭債権、船舶の所有権、抵当権等）を担保するため船舶を留置すること、または船舶の移動を制限することである。

2. 会議招集の背景

1993年、発展途上国への船舶融資を容易にするため、金融機関が設定する船舶抵当権を保護し、それに優先する海事先取特権を極力減少さ

せることを目的とした UNCTAD/IMO 海事先取特権・抵当権条約（以下では MLM 条約と略称）が成立した。

同条約において海事先取特権・抵当権で担保される海事債権が規定されていることから、同条約に基づく船舶のアレストに関する要件および手続きの国際統一を定める必要があるとの認識から、同条約採択外交会議において、現行アレスト条約（海上航行船舶の仮差押えに関する規則の統一のための1952年国際条約）の再検討を開始することが合意された。

こうした状況を受け、1994年12月にはジュネーブで現行アレスト条約見直しの第1回専門家会議が行われており、万国海法会（CMI）が作成した新条約案を母胎にしたいわゆる“preliminary consolidated text”全9条が出来上がった。今回の第2回会議では、これを事務局が整理したテキストをベースに改定条約案の完成がもくろまれた。（以下では同テキストを便宜上ジュネーブ・テキストと表記）

3. 会議前の状況

ジュネーブ・テキストの中には未決定条項が2条含まれており、内最大のポイントは第3条「アレスト権の行使」であった。同条項ではMLM条約第4条で定める海事先取特権で担保される海事債権(以下では単にクレイムと略記)についてアレストを認める旨を規定しようとしているが、MLM条約は、この他第6条で「各国が独自に海事先取特権を認定しうる」ことも規定している(いわゆるナショナル・マリタイム・リエンと呼ばれているもの)。ジュネーブ・テキスト第3条「アレスト権の行使」では、はたしてこのナショナル・マリタイム・リエンで担保されるクレイムについても、同様にアレストを認めうるや否やという問題が未解決のまま残されていた。

4. 会議の状況

会議では、冒頭「今後の改定審議は1952年条

約をベースに行うべきではないか」との問題提起があり、これを受け審議のベースをどこにおくかについて改めて検討が行われ、結局は前回の合意内容をもとに作成されたジュネーブ・テキストをベースに議論することとなった。

しかしながら、こうした問題提起から、会議ではジュネーブ・テキストの第1条から改めて逐条審議を行うこととなり、逐条審議は第4条の途中までしか進まず、特に最大の問題点となっていた第3条の実質審議は次回に先送りされることとなった。

なお、次回会期は1996年12月2日より6日までジュネーブで行われる。

5. 今後の見直し

次回は各国提案の早期提出が励行されれば、会期も一週間とられているので審議は終結し、新条約案が成立するものと予想される。

2. 1996年以降の検討項目を決定

—IMO 第73回法律委員会の模様—

題記会合は、10月11日から13日までの間、ロンドンのIMO本部で開催され、53カ国およびオブザーバー29団体が参加し、議長はこれまで同様、カナダのA.H.E.Popp氏であった。わが国からは、以下5名が参加した。

在英日本国大使館一等書記官 滝口 敬二
運輸省海上交通局 外航課第一国際係長 増田 直樹

成蹊大学教授 谷川 久
日本郵船法務保険部長 辻本 泰久
当協会常務理事 茅田 俊一

1. 1996年以降の検討項目

法律委員会の長年の懸案であったHNS条約案(HNS: Hazardous and noxious substances = 有害危険物質の海上輸送についての船主と荷

主の責任および補償に関する条約案)と1976年LLMC条約(LLMC:Limitation of liability for maritime claims=1976年の海事債権の責任制限に関する条約)の改定議定書案の検討作業は前回の第72回法律委員会をもって完了し、1996年4月に予定されている外交会議において条約としての採択が約10年ぶりに審議されることになった。このため、今回の法律委員会は1996年以降の作業項目を決めることが主たる目的であり、次のような結論となった。

(1) 1996年法律委員会の議題案件

(通年は春秋2回×一週間開催されるが、1996年は春に外交会議を開催するため、秋の一週間のみ)

- ① 船舶の燃料油による汚染補償の検討
- ② 残骸撤去に係わる条約案の検討
- ③ 強制保険の検討
- ④ 海上衝突事案に係わる民事裁判管轄、準拠法及び判決の認知、執行に関する条約案

(2) 1996年法律委員会の議題とはしないが、1996～1997年の作業項目としては留保しておくもの。

- ① 船舶仮差押えに係わる条約案

(3) 当面の作業項目には含めないことにしたもの。

- ① オフ・ショア・モーバイル・クラフトに係わる条約案

② 1989年救助条約の改定

2. HNS条約案関連事項

HNS条約案については、以下の点が討議された。

(1) HNS条約案およびLLMC改定議定書案の採択のため、1996年4月15日～5月3日にロンドンで開催される外交会議での審議方法について検討した結果、HNS条約案とLLMC議定書案を別々に審議するのではなく、相互に内容的関連が強いので一括審議する(One Committee of the Whole)こととした。

(2) HNS条約案は、条文案中にオプションがかなり残っているため、外交会議がいかにかスムーズに運営できるかは、これらオプションについて整理・選択し、あるいは妥協案をまとめる、いわゆる intersessional work が外交会議までにどこまで進展するかにかかっている。

そこでPopp議長は、このような非公式作業の進展状況を確認する目的で、次の二つのグループの報告を受け、こうした活動の更なる促進を求めた。

- ① HNS/LLMCリンケージ問題(カナダ代表報告)
- ② 放射性物質問題(米国代表報告)

3. 新油濁補償基金発足への対応を協議

— 国際油濁補償基金第18回総会の模様 —

題記総会は、10月16日から20日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。参加国は基金締約国33カ国、非締約国12カ国およびオブザーバー7団体が参加し、議長はC.Coppolani氏（フランス）が務めた。わが国代表団は、以下の出席者を含む計5名であった。

在英日本国大使館一等書記官	滝口 敬二
運輸省海上交通局総務課専門官	森 宏之
成蹊大学教授	谷川 久
当協会常務理事	茅田 俊一

1. HAVEN号クレーム処理

① 1991年4月にイタリア、ジェノア沖で発生した事故(*)は、条約規定により1994年4月以降は時効 (time-bar) が成立し、イタリア国内のクレームの大半がこれに当たるとされている。従って1994年来この取扱いを巡って紛糾、イタリアでは基金とイタリア政府を含む被害者側の間でクレームを巡る訴訟に発展している。

(注)

* HAVEN号は109,977G/T、14万トンの洩油により、クレームは1,400件以上、クレーム額は1,300億円にのぼると推定されている

② 1995年6月の第43回理事会では本件につ

いて、いわば条約外で政治的決着を図る方針が固まり、これを「包括解決提案 (= global settlement)」としてイタリア政府に提示、7月末日迄回答期限とすることが決議された。同提案の趣旨は、基金として、時効 (time-bar) 成立にもかかわらず、個人や零細企業の救済の必要性を認め、UKクラブと組んで、包括的示談解決を図ろうとしたものであった。

③ イタリア政府は7月末の回答期日の延期を要求、今次総会直前の第44回理事会に至っても、同国政府より回答が得られなかったことから本件は総会に諮られた。

総会では、わが国代表が「包括的解決提案に対し、イタリア政府からの応答がなかったことは、同政府が提案を受け入れなかったことを意味するもので遺憾である。今後の解決のためには、イタリア側から動くべきだと考える」という趣旨のステイトメントを発表し、各代表もこれを支持した。今後、基金としてはこれ以上イタリア政府への働きかけはせず、提案を棚上げしてイタリア政府の対応を待つことになった。

④ なお、上記以外のフランス・モナコの被害者、イタリアでも時効にかからないわずかの被害者については、理事会に委任して部分的支払いを認めることが確認された。

2. 1992年議定書発効と新基金の発足準備措置

① 油濁2条約(69CLC/71FC条約)を改定する1992年議定書(92 Protocols)は、1996年5月30日に発効するが、事務局長によれば、予想以上のテンポで各国の批准が進んでおり、1996年夏には現条約の失効条件が満たされ(現条約の失効条件=批准国の原油受取量が7億5,000万トンに達する時とされている。現在、批准国は11カ国で原油受取量は6億5,000万トン。今後の批准予定国はオーストラリア、オランダ、カナダなど)、その18ヵ月後の1997年末には

完全に新条約体制に移行しようとの見通しである。

② 会議ではこうした状況を前提に、新基金発足に備えての諸規則からオフィス問題に至るまで、さまざまなポイントについて予備的な議論が交わされ、1996年6月24日～28日にこれら諸問題を議題に新基金の臨時総会を開催することとなった。

3. 次期通常総会

次期(第19回)通常総会は、1996年10月21日～25日に開催される。

4. リエンジニアリング最終案提出へ

—国連欧州経済委員会貿易手続簡易化作業部会(UN/ECE/WP.4)第42回会期の模様—

国連欧州経済委員会(UN/ECE: United Nations/Economic Commission for Europe)では、1960年代より、EDI: Electronic Data Interchange(電子データ交換: 企業や行政機関が、お互いにコンピュータを利用して、広く合意された規則に基づき、情報交換を行うこと)のための調査・研究・開発活動を行っている。

同委員会の貿易手続簡易化作業部会(WP.4: Working Party No.4)では、貿易手続簡易化の一環として、従来書類や電話で行われていた貨物・通関情報の交換をコンピュータ間で伝達処理するため、UN/EDIFACT(United Nations/Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport: 行政、商業および運輸のための電子データ交換

規則)と呼ばれる統一規則による書式や記載内容の標準化作業が進められている。

同作業部会の第42回会期は、9月18日から22日の間ジュネーブで開催され、メンバー国27カ国とEC、オブザーバー国7カ国(アジア地域からは日本、韓国)の他、UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)、IATA(International Air Transport Association)など16の国際関係機関から合計約130名が参加した。わが国からの出席者は、以下4名を含め合計9名であった。

運輸省運輸政策局情報管理部 情報企画課補佐官	山本 光一
JASTPRO理事 UN/EDIFACT アジア地区担当ラポーター	伊東 健治
ナビックスシステム保守運用部 営業チーム部長代理	小江畑 久
当協会常務理事	茅田 俊一

1. WP. 4 における審議

WP. 4 の地位を ECE の中の委員会レベルに格上げすることを検討してきたリエンジニアリンググループからの最終報告書が検討された。

検討の結果、現行の WP. 4 をセンター (CE-FACT: Center for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport) とし、組織的には従来通り CDT (Committee on the Development of Trade: 貿易拡大委員会) の下となるが、ECE に対して直接報告できるといういわば点線で結ばれた形が最終案として提出された。本件は本年12月5日～7日開催予定の CDT で報告され、最終的には1996年6月末開催予定の ECE (欧州経済委員会) 年次総会に諮られる模様である。

2. GE. 1 (Group of Experts No. 1 = データエレメントと自動データ交換に関する専門家会議)

今後のディレクトリーの発行頻度についての検討が行われ、ディレクトリーは今後も引き続き毎年2回発行するが、各メッセージがリリース番号を持ち、全てのメッセージに対してリリース歴が付され、ステータス1と2の区分を廃

止することとなった。本件は各地域で検討した上、次回3月会期で決定することとなった。

3. 法的問題に関する GE. 1 / GE. 2 合同会議

譲渡性書類に関する JRT (ジョイント UN/EDIFACT ラポーターズチーム) アドホックグループ第1回会合が1995年9月の JRT オックスフォード会合会期中に開催され、譲渡性書類の代替物に関するプロジェクトの紹介等が行われた。また今後、関係問題が生じた場合には、UNCITRAL (国際商取引法委員会) など他の国際機関と連絡をとることとされた。

4. GE. 2 (Group of Experts No. 2 = 手続と書類に関する専門家会議)

船舶の名称に Call Sign の使用を勧告している勧告第10号について、IMO コード (Lloyd's Register Codes) に変更するとの提案について言及された。また UN/LOCODE については、勧告第16号「UN/LOCODE-港・地名コード」の改定案が承認された。

次回会合は、1996年3月18日から22日にジュネーブにて開催される。

5. 新たなロンドン保険業者協会期間保険約款 (船舶) (Institute Time Clauses-Hulls) への反対を確認 — アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第2回中間会合の様態 —

題記会合は、10月2日に香港で開催された。

今回の会合には香港、豪州、シンガポール、日

本、韓国、フィリピン、中国、台湾の8船協の代表が参加し、議長は従来同様香港が務めた。

当協会からは青砥修吾・大阪商船三井船舶総務部法務・保険チーム課長（当協会保険幹事会代表幹事）および園田裕一・当協会企画調整部法務保険チームリーダーが出席した。

今回の会合は、1996年5月に予定されている第5回ASF香港会議を控えての中間会合であった。

1. 審議概要

(1) 議事に先立ち、議長が概略以下の発言を行った。

1995年5月に開催された第4回ASF台北会議での主な結論は以下のとおり。

- ① 船舶管理と安全運行の向上により、船主にとって長期的に有利な船舶保険料を獲得すること。
- ② 船主にとって不利益となる政策や条件を

実施せぬよう、各国政府と保険者に対し働きかけること。

③ ASFメンバーの支配船腹量と支払い保険金額は、アジアでの船舶保険市場確立を正当化するに足るものであることを認識すること。

これらの結論を踏まえ、船舶保険をめぐる最近の問題や当委員会の今後の活動方針などについて意見交換をしたい。

(2) その後、議題に基づき種々審議が行われ、1995年11月1日から有効となる新たなロンドン保険業者協会期間保険約款（船舶）(Institute Time Clauses-Hulls) には反対であることや、P&I保険カバーに限度額を導入した場合、同限度額は必要に応じて見直されるべきであることなどを確認し、それらを盛り込んだJOINT PRESS STATEMENTを採択した。

6. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会のセミナー開催される

アジア船主フォーラム (Asian Shipowners' Forum) に設けられている5つの委員会の一つである船員委員会のセミナーが、9月21・22日の両日、6カ国（香港、日本、フィリピン、台湾、韓国、中国）の各船主協会から10名の代表の参加を得て、中国の青島で開催された。わが国からは河村副会長の代理として白居常務理事が出席した。

セミナーでは、改正STCW条約への対応、安全確保と汚染防止のための訓練、ISMコードの実行等について意見が交換された。2日目には中国遠洋運輸総公司 (COSCO: China Ocean Shipping Company) が経営する船員養成学校を見学した。

セミナーで採択されたコミュニケ（資料参照）は以下のとおりである。

〔資料〕

第1回ASF船員委員会セミナーコミュニケ
(仮訳)

第1回アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会セミナーは、1995年9月21日および22日の両日にわたり、中国の青島で開催された。香港、日本、フィリピン、台湾、韓国、中国の各船主協会の10名の委員が、またその他の海運会社の代表者が、本セミナーに出席した。本セミナーは中国船主協会の主催、COSCOグループの後援により行われた。

代表団の多くは、ISMコードおよび改正STCW条約に定める船員の資格要件を充足し、アジア地域訓練基準を実効あるものにするために、その解釈と施行に関する統一コードを採択する必要性を強調した。アジア船主は主要なアジア船員教育機関およびIMO、IACS等の国際的な関係管理当局と早急に連携を取り、かつより密接に協力しつつ、改正条約とコードの施行について具体的な方策を構築するべきである。

代表団は、アジア地域が世界の船員・海上労働力の主要な供給地域であって将来的にも世界の海上労働力の主流にあるとの認識で一致した。改正STCW条約ならびにISMコードの施行によって、アジア人船員の資質および要件は船員需要国/地域および船員供給国/地域間の、また船主、船舶管理者、船員教育機関および船員配業者間の協調を通して向上されるべきとの意識が強まった。このような認識のもと、われわれは、アジア地域ベースで(船員の)訓練適格性、要件および基準の基本的な最低の統一

条件を構築するために人的な面、経済的な面、設備や教育施設等の面で十分に役割を果たすことができるものと信じている。

船員の“サブスタンダードな運航”に関する問題は、多くの代表団から幾度も主張された。このような現状を救済する方策として“一層の訓練が必要”との一般的な認識があるが、これは、船員によるサブスタンダードな運航を矯正するには不十分であると考えられる。主張するには余りに遅きに失した感があるが、海運企業が船員の訓練内容について受け入れられるレベルと、教育機関(で行われている訓練内容)の実際のレベルとの隔たりを明確にするべきとの強い要求がある。この隔たりを明らかにする良い物差しとして港湾当局および石油企業が策定する数多くの勧告があり、それらは主観的なものでありながら、船員の訓練適格性に求めるレベルを計るには好例となっている。いわゆる“資質向上のための訓練”を通じて船員の“サブスタンダードな運航”に対する救済策を今後も策定していくことは、全く無意味である。これは頭痛のする患者が医者に行き、“(効かないので)アスピリン以上に何か処方するよう”求めるのに似ている。船員の訓練に関する認識について、企業側が解釈する“サブスタンダード”レベルと結局食い違う最も根本的な原因を明確にしなければならない。この認識の食い違いを解消するには、アジア地域の船員教育訓練機関とアジア船主、船舶管理会社および船員配乗会社との間の連携によってのみ、解決が可能である。アジアのすべての船舶所有部門、船員配乗部門お

よび船員教育訓練部門による協調行動によって、西側海運諸国が（アジア船員に対して）見せる長年の偏見を排除することもまた必要であろう。

セミナーの期間中、出席の代表団は青島遠洋船員学院（Qingdao Ocean Mariners' College）を訪問、教育環境、教授陣、訓練科目の内容に対して高い評価を与えた。代表団は、大学の発展のために建設的な提案を行い、それらはいずれ、ASF 船員委員会および当該大学との共同で、フォローアップされる。

ASF 船員委員会セミナーの終了後、下記の事項を実現し、まず取り上げるものとして決議された。

1. 青島遠洋船員学院は当分の間、ASF 船員委員会と正式な連携を構築するための、最初の船員教育機関として指定されるものとする。このことは、ASF との関係構築するアジア地域の多くの秀でた船員教育機関の中で初めてである。
2. 各船主協会の船員・配乗委員会は、ASF 船員委員会が定める決議を実行するフォローアップ作業に代表を参加させることができる。香港船主協会配乗小委員会は、上記

フォローアップ作業および具体的な実施のための詳細を決定し、（その状況について）各船主協会に対して書簡を送付することとする。

3. 香港船主協会と豪州海上安全局で行われる会合の結果については、ASF メンバーの将来の検討およびフォローアップ作業に資するため、これを回章する。
4. ASF 船員委員会のフォローアップ会合は、委員会の作業内容を定期的な文書の形で ASF 本会合に報告することを目的に行う。

第1回 ASF 船員委員会セミナーは成功し、アジア海運企業の潜在的な力と団結を象徴した会合であったと思われる。またアジア船員の訓練基準および適格性を統一するために行われる多くの作業は、アジア地域の各船主協会による協調の下にのみ、遂行が可能であると思われる。今回のセミナーは正に貴重な経験であり、今後継続して発展させ、且つ滋養させる努力に値するものである。

7. 平成6年度船員保険収支は引き続き黒字を計上

厚生省は、本年10月12日に開催した医療保険審議会船員保険部会において、船員保険特別会計の平成6年度収支決算を報告するとともに平成8年度予算の概算要求について説明を行った。

平成6年度船員保険決算（表1参照）は、取

入において、被保険者数の減少や標準報酬の低い伸びに伴い、保険料収入が対前年度比35億円、3.5%の減となったが、支出において保険給付費が前年度比19億円、3.2%の減となったことなどのため、収支差引過不足額は68億円で昨年

【表 1】 平成 6 年度 船員保険特別会計収支決算

(単位：億円)

区 分	平成 5 年度決算 A	平成 6 年度決算 B	差引 (B - A)	伸び率 (%)
保 険 料 取 入	991	956	△ 35	△ 3.5
一 般 会 計 より 受 入	61	62	1	1.8
利 子 取 入	41	42	1	1.8
厚生保険特別会計業務勘定より受入	25	24	△ 1	△ 3.4
前 年 度 剰 余 金 受 入	10	8	△ 2	△ 24.1
そ の 他	32	27	△ 5	△ 14.5
計	1,160	1,119	△ 41	△ 3.5
保 険 給 付 費	617	598	△ 19	△ 3.2
老 人 保 健 拠 出 金	142	145	3	2.0
退 職 者 給 付 拠 出 金	27	29	2	9.1
業 務 取 扱 費	27	28	1	2.0
諸 支 出 金	156	157	1	0.6
福 祉 施 設 費	95	88	△ 7	△ 6.9
そ の 他	8	6	△ 2	△ 26.6
計	1,072	1,051	△ 21	△ 2.0
収 支 差 引 過 △ 不 足 額	88	68	△ 20	-

度に引き続き黒字を計上した。しかしながら、黒字幅は前年比20億円の減少となった。

これを各部門別に見ると、疾病部門については被保険者数が4.2%減少し、平均標準報酬月額も前年度比1.7%の低い伸びに止まったが、一方、保険給付費も3.7%減少したため、その結果、本部門は28億円の黒字を計上したものの、前年度に比し11億円の減少となった。

失業部門については被保険者数が同様に4.2%減少しており、これに伴い、保険料収入も3.3%減少したものの、保険給付費は前年度に比し、ほぼ横ばいとなったため、部門単独の決算は24億円の黒字で、額は前年度比3億円の減少に止まった。

年金（労災）部門では、上記2部門と同様、被保険者数の減少や平均標準報酬月額の低い伸

びもあり、決算では19億円の黒字を計上したものの、前年度比5億円の減少となった。

また平成8年度船員保険特別会計概算要求（表2参照）は雇用保険、労働者災害補償保険（労災保険）と同等の制度改革を行うこととしており、主なところでは疾病部門で職務上葬祭料の引上げ、介護料の創設、失業部門で技能習得／寄宿手当の引上げ、福祉部門で技能訓練派遣助成金／外国船船員派遣助成金の引上げを要求することとしている。全体の予算額規模は、前年比若干の増額に止まっているが、被保険者数については普通保険を101千人（前年度：105千人）、失業保険を85千人（同：89千人）と予定し、歳入については1,088億円、歳出は1,083億円としている。

【表 2】

平成 8 年度 船員保険特別会計概算要求

(単位：億円)

区分	歳 入			歳 出			収支差引増△減額				
	項 目	7 年 度 予 算	8 年 度 要 求	対前年度 増△減額	項 目	7 年 度 予 算	8 年 度 要 求	対前年度 増△減額	7 年 度 予 算	8 年 度 要 求	対前年度 増△減額
疾病給付分	保険料収入	635	614	△ 21	保険給付費	505	479	△ 26			
	一般会計より受入	30	30	0	老人保健拠出金	151	156	5			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	23	23	0	退職者給付拠出金	30	29	△ 1			
					福祉事業費	0	0	0			
	予備費				予備費	2	3	1			
	計	688	667	△ 21	計	688	667	△ 21	0	0	0
失業給付分	保険料収入	91	87	△ 4	保険給付費	108	105	△ 3			
	一般会計より受入	24	24	0	予備費	7	6	△ 1			
	計	115	111	△ 4	予備計	115	111	△ 4	0	0	0
年金給付分	保険料収入	167	161	△ 6	保険給付費	39	43	4			
	一般会計より受入	0	0	0	諸支出金	157	156	△ 1			
	運用収入	45	44	△ 1	福祉事業費	0	0	0			
	雑収入	0	0	0	予備費	1	1	0			
	計	212	205	△ 7	計	197	200	3	15	5	△ 10
福祉事業分	保険料収入	63	60	△ 3	福祉事業費	76	74	△ 2			
	雑収入	13	14	1	計	76	74	△ 2	0	0	0
	計	76	74	△ 2							
業務取扱分等	保険料収入	10	11	1	業務取扱費	30	31	1			
	一般会計より受入	14	15	1	予備費	0	0	0			
	雑収入	6	5	△ 1	計	30	31	1	0	0	0
	計	30	31	1							
合 計	保険料収入	966	933	△ 33	保険給付費	652	627	△ 25			
	一般会計より受入	68	69	1	老人保健拠出金	151	156	5			
	運用収入	45	44	△ 1	退職者給付拠出金	30	29	△ 1			
	児童手当拠出金収入	0	0	0	業務取扱費	30	31	1			
	厚生保険特別会計児童手当勘定より受入	0	0	0	諸支出金	157	156	△ 1			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	23	23	0	福祉事業費	76	74	△ 2			
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	23	23	0	児童手当拠出金厚生保険特別会計へ繰入	0	0	0			
	雑収入	19	19	0	予備費	10	10	0			
	合計	1,121	1,088	△ 33	合計	1,106	1,083	△ 23	15	5	△ 10

【基礎計数】

(普通保険)

(失業保険)

	7 年度予算	8 年度予定	7 年度予算	8 年度予定
被保険者数	105,000 人	101,000 人	89,000 人	85,000 人
平均標準報酬月額	385,270 円	388,238 円	406,875 円	410,532 円
保険料率	175 %	175 %	20 %	20 %

8. わが国外航定期航路配船状況

-1994年航海実績は前年比6.3%増・日本発着に比べ、三国間航路の航海実績が増加-

当協会は、外航船舶運航事業者が、海上運送法第19条の4および第19条の5の規定に基づいて運輸大臣に届け出た貨物定期航路事業の現状についての資料を、1960年以来、運輸省の了解

を得て「外航定期航路一覧表」として発表している。このほど、その1995年版を発行したので、その概要を紹介する。

1. 航路全般

わが国船社が1995年（4月1日現在）に配船している外航定期航路は32社・72航路で、前年（33社・67航路）に比べ、1社減、5航路増となっている。また1994年の航海実績は5,959航海で、1993年に比べ355航海（6.3%）増であった。（表1～3参照）

(1) コンテナ航路

三国間航路を含めたコンテナ航路数（1995年4月1日現在）は9社・45航路で、前年（8社・40航路）と比べ、1社・5航路増となっている。このうち、わが国発・着のコンテナ航路が前年に比べ2航路増の8社・22航路、三国間航路は3航路増の4社・23航路である。

また、1994年のコンテナ航路の航海実績は、前年比15.1%増の2,993航海で、このうち、わが国発・着のコンテナ航路は同14.4%増の1,835航海、三国間航路では同16.3%増の1,158航海であった。

(2) 在来船航路

在来船の航路数（1995年4月1日現在）は32社・27航路で、わが国発・着の航路が前年と比べ1社減少しているが、全体の船社数、航路数は前年と同数である。

また、1994年の航海実績は、前年比1.3%減の2,966航海で、わが国発・着の航路は同1.6%減の2,907航海、三国間航路では同15.7%増加し59航海であった。

2. 航路の区分からみた配船状況

上記の航路を日本・極東を中心に、(I)欧州

・地中海方面、(II)南・北米州方面、(III)オセアニア方面、(IV)極東域内、(V)その他、に区分し、その概要をみると次のとおりである。（表4参照）

(1) 欧州・地中海方面への航路は、3社・5航路（うち三国間1航路）で、1994年の航海数は275航海（前年比17.9%減）であった。このうち、わが国発・着航路の航海数が前年に比べコンテナ船、在来船ともに大きく減少している。

(2) 南・北米州方面への航路は、3社・9航路（うち三国間1航路）で、1994年の航海数は594航海（前年比4.7%減）であった。同方面への航路は、北米向けはコンテナ船、中南米向けは在来船が中心で、北米航路の航海数はほぼ横ばいであったが、中南米航路では21.9%と大きく減少した。

(3) オセアニア（豪州・ニュージーランド）方面への航路は、4社・10航路（うち三国間2航路）で、1994年の航海数は321航海（前年比4.9%増）であった。

(4) 極東域内の航路は、32社・30航路（うち三国間6航路）で、1994年の航海数は4,194航海（前年比9.7%増）であった。このうち、わが国発・着コンテナ航路の航海数が前年と比べ42.5%と大きく増加した。

(5) その他方面への航路としては、日本・極東～インド洋・アフリカ方面、欧州内フィーダーサービスなど4社・18航路（うち三国間12航路）あり、1994年の航海数は575航海（前年比11.4%増）であった。

【表1】 わが国外航定期航路（総括表）

		航路数および配船社数(4月1日現在)				年間航海数(実績)			
		1994年		1995年		1993年	1994年	増減	
		航路数	社数	航路数	社数			比率(%)	
コンテナ航路	(日本発着)	20	8	22	8	1,604	1,835	231	14.4
	(三国間航路)	20	4	23	4	996	1,158	162	16.3
	小計	40	8	45	9	2,600	2,993	393	15.1
在来船航路	(日本発着)	24	32	24	31	2,953	2,907	△46	△1.6
	(三国間航路)	3	3	3	3	51	59	8	15.7
	小計	27	32	27	32	3,004	2,966	△38	△1.3
合 計	(日本発着)	44	33	46	32	4,557	4,742	185	4.1
	(三国間航路)	23	4	26	4	1,047	1,217	170	16.2
	(計)	67	33	72	32	5,604	5,959	355	6.3

【表2】 わが国外航定期航路（コンテナ航路）

航 路 名	配 船 社 数 (4月1日現在)		年 間 航 海 数 (実 績)		増 減	
	1994年	1995年	1993年	1994年	増	減
欧州コンテナ	3	3	156	156	-	-
地中海コンテナ	2	1	52	-	△52	△100.0
紅海コンテナ	2	-	52	-	△52	△100.0
北米大西洋岸コンテナ	-	1	-	-	-	-
北米西・東岸欧州コンテナ	2	1	36	36	-	-
北米北西岸コンテナ	3	2	156	104	△52	△33.3
北米カリフォルニアコンテナ	3	3	186	261	75	40.3
ホノルルコンテナ	1	-	22	-	△22	△100.0
東豪州コンテナ	3	3	68	68	-	-
西豪州コンテナ	2	2	27	27	-	-
ニュージーランドコンテナ	2	2	24	24	-	-
南アフリカコンテナ	3	2	37	36	△1	△2.7
南アフリカ・南米東岸コンテナ	-	1	-	-	-	-
台湾コンテナ	2	4	126	151	25	19.8
香港・海峡地コンテナ	2	3	51	104	53	103.9
台湾・香港・海峡地コンテナ	3	1	126	52	△74	△58.7
台湾・フィリピン・海峡地コンテナ	2	2	52	52	-	-
インドネシアコンテナ	3	3	105	105	-	-
バンコクコンテナ	3	3	105	312	207	197.1
上海コンテナ	5	5	79	144	65	82.3
大連コンテナ	2	2	50	76	26	52.0
天津コンテナ	-	1	-	22	22	-
青島コンテナ	-	1	-	25	25	-
S.L.Bコンテナ	2	2	94	80	△14	△14.9
(J.N.Lコンテナ)	(3)	(3)	(94)	(80)	(△14)	-
コンテナ航路(小計)	8	8	1,604	1,835	231	14.4
極東/欧州コンテナ	1	1	49	52	3	6.1
極東/地中海コンテナ	-	1	-	52	52	-
東地中海フィーダーコンテナ	1	1	52	26	△26	△50.0
ポルトガルフィーダーコンテナ	1	1	52	52	-	-
欧州/イペリアコンテナ	1	1	49	52	3	6.1
極東/北米東岸コンテナ	1	1	35	35	-	-
極東/北米太平洋岸コンテナ	1	1	51	51	-	-
豪州/ベルシャ湾コンテナ	1	1	30	37	7	23.3
オーストラリア/東南アジアコンテナ	1	1	43	48	5	11.6
香港/ニュージーランドコンテナ	2	2	24	24	-	-
フィリピン/台湾コンテナ	2	2	104	104	-	-
台湾/香港/ベトナムコンテナ	1	1	88	88	-	-
マラッカストレイツコンテナ	2	1	157	101	△56	△35.7
シンガポール/西マレーシアコンテナ	-	1	-	52	52	-
シンガポール/スラバヤコンテナ	1	1	51	51	-	-
シンガポール/インド・パキスタン・スリランカコンテナ	1	1	45	48	3	6.7
シンガポール/インド・パキスタン・スリランカ・ベルシャ湾コンテナ	2	2	54	104	50	92.6
シンガポール/ベルシャ湾コンテナ	1	1	26	52	26	100.0
シンガポール/豪州コンテナ	1	1	43	52	9	20.9
シンガポール/東アフリカコンテナ	1	1	5	21	16	320.0
欧州/南米西岸コンテナ	2	2	27	27	-	-
北米西岸/中米西岸コンテナ	1	1	11	26	15	136.4
南アフリカ/西アフリカコンテナ	-	2	-	3	3	-
三国間コンテナ航路(小計)	4	4	996	1,158	162	16.3
コンテナ航路合計	8	9	2,600	2,993	393	15.1

【表3】 わが国外航定期航路（在来船航路）

航 路 名	配 船 社 数 (4月1日現在)		年 間 航 海 数 (実 績)		増 減	
	1994年	1995年	1993年	1994年	増	減
中近東・地中海・北アフリカ	1	1	26	15	△ 11	△ 42.3
カリブ海	3	3	12	10	△ 2	△ 16.7
南米東岸（パナマ経由）	2	—	30	—	△ 30	△ 100.0
南米東岸（喜望峯経由）	1	1	36	41	△ 5	13.9
南米西岸	3	3	44	56	△ 12	27.3
中米西岸	3	3	51	41	△ 10	△ 19.6
南西アフリカ	2	—	35	—	△ 35	△ 100.0
東アフリカ	1	1	12	12	—	—
北西豪州	3	2	6	6	—	—
ニューギランド	2	2	35	36	△ 1	2.9
バブアニューギニア	2	2	12	12	—	—
西太平洋	2	2	44	44	—	—
南太平洋	3	3	24	24	—	—
インド・パキスタン・ベルシャ湾	1	1	12	12	—	—
ベンガル湾	2	2	20	5	△ 15	△ 75.0
香港・海峡地	6	4	422	219	△ 203	△ 48.1
海峡地・サバ・サラワク	—	1	—	106	△ 106	—
サバ・サラワク	2	2	12	5	△ 7	△ 58.3
バンコック	2	2	151	129	△ 22	△ 14.6
インドネシア	1	1	67	54	△ 13	△ 19.4
フィリピン	3	3	11	9	△ 2	△ 18.2
台湾・香港・フィリピン	—	1	—	102	△ 102	—
台湾	9	9	568	560	△ 8	△ 1.4
韓国	3	3	1,155	1,142	△ 13	△ 1.1
中国	8	9	154	253	△ 99	64.3
ナホトカ	3	3	14	14	—	—
在来船航路（小計）	32	31	2,953	2,907	△ 46	△ 1.6
香港/バブアニューギニア	2	2	19	19	—	—
シンガポール/ミクロネシア	1	1	19	19	—	—
南米/オセアニア	1	1	13	21	△ 8	61.5
三国間在来船航路（小計）	3	3	51	59	△ 8	15.7
在来船航路合計	32	32	3,004	2,966	△ 38	△ 1.3

【表4】 航路の区分からみた配船状況

航 路 の 区 分	航路数および配船社数(4月1日現在)				年 間 航 海 数 (実 績)			
	1994年		1995年		1993年	1994年	増 減	
	航路数	社数	航路数	社数			増	減
I 日本/欧州・地中海	3	2	2	1	260	156	△ 104	△ 40.0
極東/欧州・地中海	1	1	1	1	26	15	△ 11	△ 42.3
小 計	4	3	3	2	286	171	△ 115	△ 40.2
II 日本/北米	4	3	4	3	400	401	△ 1	0.3
極東/北米	2	1	2	1	86	86	—	—
日本/カリブ・中南米	4	3	3	3	137	107	△ 30	△ 21.9
小 計	10	7	9	7	623	594	△ 29	△ 4.7
III 日本/オセアニア	3	3	3	3	119	119	—	—
極東/オセアニア	4	4	4	4	77	78	△ 1	1.3
小 計	7	7	7	7	196	197	△ 1	0.5
IV 極東域内	9	8	11	8	788	1,123	335	42.5
在来船航路	10	31	12	31	2,598	2,637	39	1.5
在来船航路	4	4	5	4	400	396	△ 4	△ 1.0
小 計	23	43	28	43	3,786	4,156	370	9.8
V その他	1	3	2	3	37	36	△ 1	△ 2.7
(インド洋・アフリカ方面)	5	1	4	3	115	70	△ 45	△ 39.1
(欧州内フィーダーサービス)	3	3	6	3	160	265	105	65.6
(その他の方面)	2	2	3	2	153	130	△ 23	△ 15.0
在来船航路	2	2	2	2	38	53	15	39.5
小 計	13	11	11	11	493	424	△ 69	△ 13.8
合 計	67	33	72	32	5,604	5,959	355	6.3
(日本発・着)	42	33	46	32	4,557	4,742	185	4.1
(三国間航路)	23	4	26	5	1,047	1,217	170	16.2

(注) 本表は「外航定期航路一覧表」(1995年版)より作成した。ただし、
 1. 航路は、南米東岸航路を南ア経由およびパナマ経由に区分した。
 2. 配船社数および航海実績については、重複分を除外している(原本の「外航定期航路一覧表」とは集計方法が異なる)。
 3. 航路区分(I~V)は当協会にて仕分けしたものである。この中の「極東」とは、おおむね船舶安全法の「近海区域」とした。

業界探訪

業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本コンテナ協会

設立 昭和39年（1964年）12月10日

沿革 最初のコンテナ船がわが国に寄港したのは、世界で初めて本格的なコンテナ船が就航してから10年後の昭和42年9月のことであった。

われわれの先輩は、早くもこの時期にコンテナによる輸送の合理化に着目し、また、将来のコンテナリゼーションの進展を予見して、海運、造船、機器メーカー、陸運、港湾、フォワーダー、荷主、保険、金融などの業界に幅広く働きかけ、任意団体として日本海上コンテナ協会が発足した。

協会が、社団法人に改組されたのは、日本最初のコンテナ船“箱根丸”の就航に先立つ2年前の昭和41年8月のことである。

その後、わが国のコンテナリゼーションのリード役として日本海上コンテナ協会は、大きな役割を果たして来たが、この間における事業の拡大に鑑み、平成7年9月14日主務官庁の認可を得

て、名称を社団法人日本コンテナ協会に変更した。

理事長 秋永陽太郎（大阪商船三井船舶顧問）

所在地 東京都中央区銀座1-8-21

第21中央ビル4階

組織 役員32名

（理事長、常務理事、理事、監事）

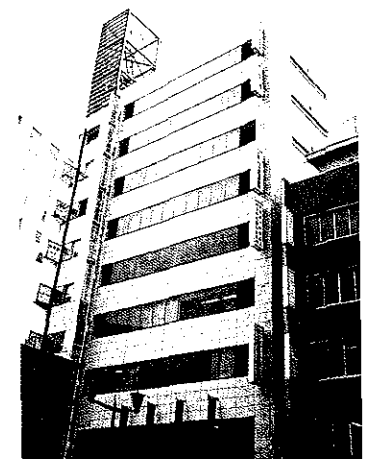
会員：名誉会員9名、法人会員140団体

個人会員3名、賛助会員19団体

事務局9名

事業内容

- ① コンテナおよびコンテナ輸送に伴う諸設備の開発、製造および利用に関する技術的調査、研究ならびにコンテナ



物流円滑化のための流通上の諸問題の調査、研究

- ② 国際機関および国内・国外関係業界との提携協調
- ③ 見学会、講演会等によるコンテナリゼーションの啓発と促進
- ④ 機関誌、便覧、調査報告書等の刊行
- ⑤ 国産コンテナ確認証紙の受託販売（大蔵省）、背高コンテナ通行経路指定申請窓口（建設省、警察庁）橋梁照査式適合車輛組み合わせ一覧表申請窓口（建設省）
- ⑥ その他前記に関連する事業

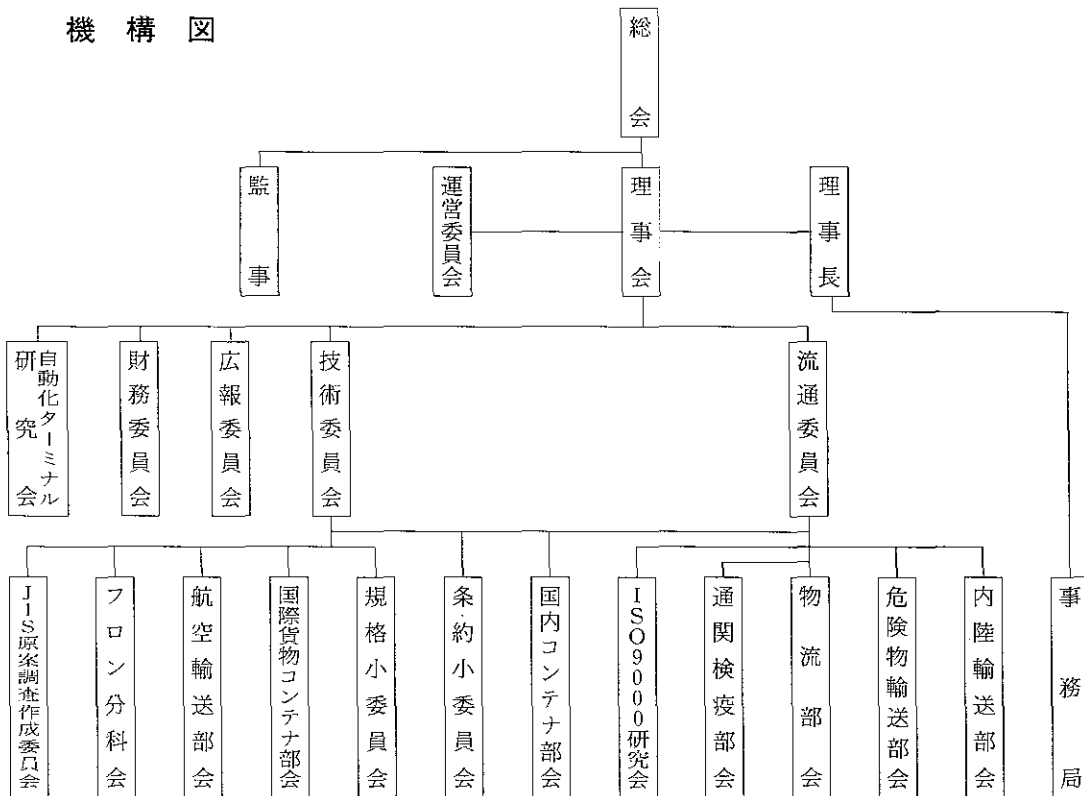
展 望 国際貨物コンテナは経済、流通の国際化が進む中で、今後とも行政、関係業

界と協力し、国内におけるコンテナ走行車輛問題等流通面における規制緩和を推進する。

国内コンテナについては、工業技術院から委託を受け標準化作業を行っている。来たるべきわが国人口構成の高年齢化や環境問題に対応した、省力、省資源の国内物流コンテナ輸送システムを研究する。

その他、異業種、他業種の会員からなる横断的組織体としての協会の利点を生かし、21世紀に向けてのボーダーレス時代におけるコンテナ物流を、多面的総合的に研究する。

機 構 図



海運雑学ゼミナール 第68回

船を「彼女」と呼ぶ理由

英語圏では、船は一般に女性名詞として扱われる。英語の場合、ドイツ語やフランス語ほどには文法上の性 (gender) が明確化されていないが、こと船に関しては、異例なほど、この扱いが徹底している。

なぜ、船が女性なのか、その理由については明確な学説もなく、あくまで文法上の慣例と考えるしかないようだが、理由のないところに理由を付けたがる人々が多い。以下は、この件に関して、かつて、まことしやかに語られていた俗説のいくつかだ。

「その周囲には、一団の男たちが付きまとい、常にてんやわんやの大騒ぎが演じられる」、「見栄えをよくするために多量のペンキ(紅、白粉)

を必要とし、時には全身をきらびやかな装飾(満船飾)で飾りたてる」、「その入手費よりも維持費によって人を破局に導く」、「下半身を水面下に隠し、上半身をあらわにして、入港するや否や、まっすぐブイ(ボーイ)のもとに駆け込む」、「正しくリードするためには、当を得た男子が必要である」……。

今どき、こんな説を本気で論じたてたらセクハラとして糾弾されるのは確実。現に、米国の通信社のマニュアルでは「it」と中性代名詞を使うようになっている。

しかし、船が、女性同様に絶えず飾りたてておかねばならず、手間と維持費がかかるものだという考え方は、ローマ時代の詩人の作品にも登場しているほどに古い。男たちの船と女性に関する思いは、古今を通じ、あまり代わり映えがしなかったようだ。

神として歓待された キャプテン・クック

現在のハワイ島、ケアラケクア湾に、ジェームス・クック(キャプテン・クック)の一行が乗る2隻の船、レゾリューション号とディスカバリー号が到着したのは1779年1月16日。

上陸地には数千人の原住民が集まり、クックの到着を大歓迎した。上陸後も、一行は至るところで熱烈な歓迎を受け、その歓待ぶりに大いに感銘を受けた。

しかし、島民たちが彼らを歓迎したのには単なる親善意識とは別の理由があった。ちょうどその時期が、ハワイの新年の祭りの時期にあたり、主神である収穫神「ノロ」は、白い旗を掲げて海からやってくると信じられていた。このため島民たちはクックの到着を、神の出現と解釈し、島をあげての大歓迎となったのだ。



滞在を終え、出港するときも、島民たちの手厚いもてなしは変わらず、クックは、来年もこの島を訪れることを約して、島を後にした。

このときクックが、島民の歓迎の真の意味に気付いていたら、それに続く悲劇は起こらなかつたろう。しかしクック一行は、その4日後、嵐に遭遇し、マストが折れたため、再び島に引き返したのである。

ところが祭りをすでに終え、普段の生活に戻った島に再び神が出現したのでは、混乱が起こる。住民の態度は一変して冷たく、やがて完全な抗争状態に陥り、クックは島民の手で殺害されてしまう。

互いの文化へのわずかな理解の食い違いが、大きな軋轢に発展してしまったこの悲劇、現代にも通じる、外交の難しさを示す教訓の一つといえよう。

結索術は帆船時代の船員の必須ノウハウ

帆船時代、新参の水夫にとって、各種のロープハンドリングを身につけることは、一人前の船乗りになる上で欠くことのできない修行だった。帆船時代に考案されたさまざまなロープの結び方（結索術）は、いずれも使用目的にあわせ、迅速・確実に結べ、しかも簡単にほどけることが基本。まさにロープの結び方一つで生死が分かれた帆船時代の知恵の結晶とも言えるべきものだ。

このため英語には、ロープにまつわる表現が数多くある。例えば「経験を積んでいる」というような意味で使われる「to know the ropes」という言い回しなどはその代表例。複数形「ropes」には「物事の秘訣」というような意味もあり、「to have a rope」といえば「船乗



りとして生計を立てる」という意味になる。

現代の船で使われるロープの代表的なものとしては、係留索として使われる直径40ミリ以上のものであり、こうしたロープは、普通「ホーサー」と呼ばれる。また直径10ミリ以下のロープは、「スモールスタッフ」と呼ばれ、積荷の固縛や投索などに用いられる。通常「ロープ」と呼ばれるのは、この中間の太さのものを指しており、一般的な用途には、ほとんどこの太さのものが用いられる。

なかでもホーサーは、舶用品の中では高価な部類に入り、治安の悪い国の港では、沖合いでの停泊中に、これをねらって錨鎖を伝い船内に侵入するコソ泥も多いという。

このため投錨中は、ホーサーをワイヤーで固定したり、投光器を設置したり、頻繁に見回りしたりと、乗組員は神経を使うことになる。

夜陰に乗じて忍び込むコソ泥を手際よく捕まえるコツも、現代の船員にとっては「to know the ropes」の重要な要件の一つといえそうだ。



Washington 便り



米国内航海運一部門開放の動きについて

米国内航海運は、ジョーンズ アクト (Jones Act) と通称される1920年商船法第27条の下で長年にわたり保護されていることは周知のとおりですが、このところこの規則を緩和してごく限定的ではありますが、内航の一部を外国船に門戸開放すべしとの動きが出ておりますので、その概略をお伝えします。

1. ジョーンズ アクト改正の仕掛人

(1) ジョーンズ アクト廃止期成同盟 (Jones Act Repeal Coalition)

農産物や鉱産物の輸出業者を中心にジョーンズ アクト、さらには海運全般の規制撤廃を要求する期成同盟が結成されており、その議長には元FMCコミッショナーで海運規制撤廃派の一人として有名なというよりは悪名高いロブクォーテル氏が就任しているが、豊富な運動資金をバックにかなりのキャンペーンを展開しており、ニューヨーク タイムズやワシントンポスト等の有力紙にも記事を書かせている。さらには、ついに後述のジョーンズ下院議員を説得して法案提出に同意させることに成功した。

(2) ジョーンズ下院議員 (Walter B. Jones, JR., 共和党 ノースカロライナ出身)

長らく下院の商船漁業委員会の名委員長として高名であった故ジョーンズ議員の子息で、また新人議員であるが、クォーテル氏の要請をいれてジョーンズ アクト改正法案を提案することに同意済みで、目下運輸インフラストラクチャー委員長のスタッフと法案を作成中である。

(注) ジョーンズという名前が多くて紛らわしいが、ジョーンズ アクトを1920年に提案して立法化させたのは Wesley Jones という上院議員で、前述の故ジョーンズ委員長ではない。

(3) コウブル下院沿岸警備・海上輸送小委員長

上記のジョーンズ議員の動きに対し、下院運輸・インフラ委員会の沿岸警備・海上輸送小委員会のコウブル委員長が支持を表明、同小委員

会で正式に審議すると言明している。

2. ジョーンズ議員提案の主要点

- (1) 内航に就航可能な船舶は現行どおり米国籍であることを要するが、その保有条件を緩和して外国人の支配する米国人が所有する米国籍船舶でも内航に就航することを認める。
- (2) 現在内航に就航する船舶はすべて米国の造船所で建造されたものに限定されているが、これを緩和して外国建造の船舶でも米国籍に移籍すれば内航就航を認める。
- (3) 下記条件に合致する船舶は外国籍のまま内航への就航を認める。
 - (a) 当該船の所有者が米国で営業活動を行うことについて法的な資格を有していること。
 - (b) 同所有者は米国籍法規の適用を受けることに同意し、法的通達や召喚状等の受取人を米国内に有すること。
 - (c) 米国内航航路に定期的に就航するか、あるいは外航定期船であっても時に内航の貨物または乗客を輸送し得る船舶。
- (4) 規制緩和の対象となる船種は貨物船、客船に加え、ドレッジ船、バーヂ曳船を含む。
- (5) このような cabotage の門戸開放が実現すると、外国コンテナ船社も現在禁止されているコンテナの米国内諸港間自家輸送が可能となるし、クルーズ船の場合、例えばアラスカクルーズで現在はバンクーバーで船客の乗下船を行わざるを得ないところ、この法案が成立するとシアトルに変えることが可能となる。(というより本案は、米国内の港湾都市に外国クルーズ船を誘致することも狙った提案である。)

3. 今後の見通し

早いもので今年も11月に入ったが、今議会の会期も実質的に残り1カ月余りとなっており、他方予算関係をはじめとして依然として問題山積の折から、コウブル委員長も言っているとおり本法案が正式に取り上げられるのは来年になる見通しである。また、1920年以来規制緩和されたことのないジョーンズ アクト トレードを一部とはいえ門戸開放するとの試みがすんなり実現するはずはなく、現にマトソン社やその他の内航船社および関係労組が早くも猛反対の構えを見せているので、議会でも非常にもめることは必定と思われるが、今後共成り行きを注視したい。

(北米地区事務局長 森崎 末壽雄)

海運日誌

10月

- 4日 自民党の交通部会は、港湾問題研究会(座長・溝手顕正参議院議員)の第1回会合を開催し、国際競争力の強化や地震に強い港湾づくりなど、日本の港湾が抱える諸問題について討議した。
- ◎ 四極造船首脳会議が4日から10日まで韓国・慶州で開催され、造船業の共通認識醸成のための意見交換を行った。
- 6日 自民党第2回海運問題研究会(座長・林幹雄衆議院議員)が開催され、当協会より新谷会長が外航海運の現状について説明した。12日の第3回会合では、全日本海員組合の中西組合長から日本人船員の現状について説明があった。また、19日の第4回会合では朝日新聞編集委員の田岡氏からナショナル・セキュリティの面からみた海運の重要性について説明を受け、26日の第5回会合では、中間的論議整理のためフリートーキングが行われた。
- 9日 UNCTAD/IMO 船舶アレスト条約見直しのための会議が9日から10日までロンドンで開催され、現行アレスト(1952年)条約の改定案が審議された。
(P.12海運ニュース1参照)
- 11日 IMO 第73回法律委員会が11日から13日までロンドンで開催され、1996年以降の同委員会の議題を決定した。
(P.13海運ニュース2参照)
- 13日 新党さきがけは海事問題研究会(会長・鳩山由起夫衆議院議員)の第1回会合を開催し、当協会の増田理事長ほか関係者が外航海運の現状について説明した。20日の第2回会合では、当協会の新谷会長および中小船主協会の乾会長が外航海運の現状説明および国際船舶制度の早期実現の必要性等について訴えた。
- 16日 当協会と台湾船主協会は、東京・平河町で第3回日台船主協会会談を開催し、両国海運界の現状と展望、EU・米国における海運政策などについて意見交換を行った。
(P.2 SHIPPINGフラッシュ参照)
- 17日 国際油濁補償基金(IOPC Fund)第18回総会が17日から20日までロンドンで開催され、HAVEN号クレーム処理問題および油濁2条約(69CLC/71FC)の1992年改定議定書発効に伴う新基金の発足準備等について審議を行った。
(P.15海運ニュース3参照)
- 18日 海事振興連盟は、1995年度通常総会を開催し、予算・事業計画の決定に加え、国際船舶制度の早期実現、内航海運業における船腹調整制度と内航タンカー運賃の維持などを内容とする決議を採択した。
- 19日 新進党は、海運政策研究会(会長・加藤六月衆議院議員)の第1回会合を開催した。24日の第2回会合では、当協会の生田副会長が外航海運の現状および国際船舶制度の早期実現の必要性について説明し、31日の第3回会合では、全日本海運組合の中西組合長が日本人船員の現状について説明を行った。
- 24日 第29回海運経済学会が、24日・25日の両日、神戸で開催され、佐々木誠治会長が「国家と海運」と題する会長講演を行った。
(P.4 特別欄参照)
- 26日 米国1984年海運法改訂法案(Ocean Shipping Reform Act of 1995-H.R.2149)が包括予算調整法案に添付され、下院本会議を通過した。



海運関係の公布法令 (10月)

- ㊦ 1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約
(条約第20号、平成7年10月20日公布)
- ㊦ 電波法施行規則の一部を改正する省令
(郵政省令第74号、平成7年10月6日公布、平成8年4月1日施行)
- ㊦ 無線従事者規則の一部を改正する省令
- (郵政省令第75号、平成7年10月6日公布、平成8年4月1日施行)
- ㊦ 運輸省組織規程の一部を改正する省令
(運輸省令第57号、平成7年10月12日公布、平成7年12月7日施行)
- ㊦ 海上衝突予防法施行規則の一部を改正する省令
(運輸省令第59号、平成7年10月26日公布、平成7年11月4日施行)
- ㊦ 船舶設備規程及び小型船舶安全規則の一部を改正する省令
(運輸省令第60号、平成7年10月26日公布、平成7年11月4日施行)

「国際船舶制度の早期実現に関する請願」を衆参両議長に提出 ～ 国際船舶制度早期創設に向けて～

運輸省 外航海運・船員問題懇談会の報告書(本誌6月号P.8参照)で提言された「国際船舶制度」の早期創設を目指し、当協会は、政府・国会関係などに精力的に要望活動を行っている。

これに関連し、自民党、さきがけ、新進党において、外航海運問題に関する研究会がそれぞれ設置され、今後の外航海運政策に資するための協議が開始されている。当協会はこれら研究会において、わが国外航海運界の直面する諸問題を中心に現状説明を行うとともに、国際船舶制度の早期創設を強く要望している。さらに、11月2日、衆参両議長に対し、「国際船舶制度の早期実現に関する請願」を提出した。請願書は労使が協調し、同一内容でそれぞれ提出した。(資料参照)。

(資料) 国際船舶制度の早期実現に関する請願 平成7年11月2日
請願者 社団法人 日本船主協会
氏名 会長 新谷 功

衆議院議長・参議院議長
[請願理由]

わが国外航海運産業は、主としてドルを建値とする国際市場において自由競争に晒されている典型的な輸出型産業であり、1985年以降継続している大幅な円高の下において国際競争力を確保するため、日本籍船の少数配乗化(近代化船)、混乗化、さらには便宜置籍船化等あらゆる方策を講じて参りました。

しかしながら、今日の円高は、固定費および運航費の高い日本籍船の保有を極めて困難にしており、各企業の懸命の合理化対策にもかかわらず、日本籍船とそれに乗り組む日本人船員の減少に歯止めをかける状況には至っておりません。

加えて、将来的にも予測される低水準の新規採用、船員養成機関の定員縮小、さらには若者の海離れ現象等により、既存船員の高齢化と相俟って、このまま放置すれば、日本籍船・日本人船員は限りなくゼロに近づくことになると危惧されます。

日本の生活物資やエネルギー・資源等の九割以上は海外から船で輸送されておりますが、これら貿易物資を安全かつ安定的に輸送し、高品質なサービスの提供を続けていく上で、日本籍船はきわめて重要な役割を担っております。従って日本籍船・日本人船員がこのまま減少し続けていくと国民生活に必要な物資の安定輸送に支障をきたすのではないかと惧れております。

欧州諸国においては、国家安全保障、貿易物資安定輸送、海技の伝承等の観点から、必要とされる自国籍船・自国船員確保のため、国際船舶登録制度を導入し、自国海運の維持が図られております。

四面を海に囲まれた貿易立国であるわが国にとって、日本籍船と日本人船員の維持による自国の外航海運産業の存続が、これら諸国にもまして重要であると考えられます。

よってここに、総合的な対策を盛り込んだ国際船舶制度の早期創設を請願いたします。

[請願事項]

- 1、日本籍船・日本人船員を維持し、日本商船隊の競争力を確保するため、総合的な対策を盛り込んだ国際船舶制度を早期に創設すること。
- 以上

海運統計

1. 世界の商用船建造状況

年	竣工量 (年・期間) A		造船所手持工事船舶量						推定建造 期間(月)	
	S : S = L + M		建造中船舶量L		未竣工船舶量M					
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン		
(1986.12)			2,168	21,364	1,292	11,051	876	10,313		
1987年	[2,103]	[11,311]	2,037	22,542	1,210	9,694	827	12,848	7.1	
1988年	[2,094]	[11,312]	2,228	24,553	1,288	11,622	940	12,931	7.2	
1989年	[2,196]	[14,482]	2,452	31,055	1,275	12,452	1,177	18,603	7.0	
1990年	[2,121]	[16,039]	2,633	39,789	1,288	13,533	1,345	26,256	7.3	
1991年	[1,945]	[16,859]	2,530	43,164	1,355	15,897	1,175	27,267	8.2	
1992年	[1,886]	[18,641]	2,284	37,333	1,312	18,670	972	18,663	8.5	
1993年	[1,757]	[20,530]	2,145	39,242	1,131	15,787	1,014	23,454	8.3	
1994年	[1,437]	[18,966]	2,316	45,792	1,182	18,033	1,134	27,759	9.7	
1995年	1～3月 (3月末)	308	5,764	2,342	45,049	1,191	17,216	1,151	27,833	
	4～6月 (6月末)	312	5,400	2,367	44,150	1,197	17,300	1,170	26,850	
	引渡予定 (1995年)			(1,294)	(14,730)					
	引渡予定 (1996年)			(821)	(20,736)					
引渡予定 (1997年)			(252)	(8,684)						

- (注) ① ロイズ船級協会発行の資料を次のとおり使用して作成した。
 1 1987～1994年の年間竣工量は「World Fleet Statistics」より([]内)。
 2 1986年末～1994年末の造船所手持工事船舶量(含: 建造中船舶、未竣工船舶)は「Merchant Shipbuilding Return」より。
 3 1995年1～3月期竣工量および、同期末の造船所手持工事船舶量は「World Shipbuilding Statistics MARCH1995」より。
 4 1995年4～6月期竣工量、同期末の造船所手持工事船舶量および同手持工事船舶の引渡予定は「World Shipbuilding Statistics June 1995」より。
 ② 「推定平均建造期間」(月数)は竣工隻数(A)および建造中隻数(L)より次により算出した。

$$\frac{12}{\frac{A_n}{(L_{n-1} + L_n) / 2}}$$

 ③ 対象船舶には漁船および雑船が含まれる。
 ④ *は1995年6月末造船所手持工事船舶の引渡予定量。

2. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移

年 度	竣工量						造船所手持工事船舶量					
	(各年度実績)		輸 出 船		国 内 船		(各年3月末現在)		輸 出 船		国 内 船	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
1986年度 (1987.3)	265	8,005	180	4,757	85	3,248	133	5,129	96	2,932	37	2,196
1987年度 (1988.3)	132	4,367	86	2,547	46	1,820	119	4,773	99	3,875	20	899
1988年度 (1989.3)	153	4,325	118	3,437	35	888	153	5,277	138	4,658	15	619
1989年度 (1990.3)	188	5,662	160	4,771	28	892	224	8,083	204	7,534	20	549
1990年度 (1991.3)	203	6,367	172	5,333	31	1,034	294	12,243	272	11,606	22	637
1991年度 (1992.3)	215	7,152	180	6,533	35	619	279	13,247	256	12,073	23	1,173
1992年度 (1993.3)	216	7,706	176	6,400	40	1,306	217	10,593	192	9,713	25	879
1993年度 (1994.3)	204	8,547	175	7,835	29	712	248	9,959	223	8,615	25	1,343
1994年度 (1995.3)	271	8,308	235	7,570	36	738	315	12,788	295	11,651	20	1,138

- (注) ① 運輸省海上技術安全局「新造船工事状況」より作成。
 ② 対象船舶はわが国の全ての造船所における建造許可船舶(総トン数2,500総トン以上又は長さ90m以上の鋼船)。
 ③ 「竣工量」は各年度における実績である。
 ④ 造船所手持工事船舶量は各年度末における状況である。

3. わが国貿易の主要貨物別輸送状況

(単位：千K/T%)

区分	1990	1991	1992	1993	1994	1994				
						1~3	4~6	7~9	10~12	
輸出	海上貿易量 A	70,404	74,802	85,616	91,019	95,347	23,412	24,361	22,974	24,600
	日本船輸送量 B	4,849	4,883	5,289	4,246	3,646	857	1,025	833	930
	外国用船輸送量 C	28,114	29,714	34,402	34,632	36,878	9,168	9,444	8,744	9,522
	積取比率 I B/A	6.9%	6.5%	6.2%	4.7%	3.8%	3.7%	4.2%	3.6%	3.8%
	積取比率 II (B+C)/A	46.8%	46.3%	46.4%	42.7%	42.5%	42.8%	43.0%	41.7%	42.5%
輸入	海上貿易量 A	699,099	714,467	699,877	704,867	733,088	178,255	177,294	183,038	194,501
	日本船輸送量 B	199,944	196,583	188,379	183,557	170,401	43,478	42,496	41,157	43,270
	外国用船輸送量 C	269,668	308,090	311,798	322,628	342,966	82,061	82,580	83,208	95,118
	積取比率 I B/A	28.6%	27.5%	26.9%	26.0%	23.2%	24.4%	24.0%	22.5%	22.2%
	積取比率 II (B+C)/A	67.2%	70.6%	71.5%	71.8%	70.0%	70.4%	70.5%	67.9%	71.2%
貨物船積	海上貿易量 A	409,485	421,801	397,312	403,154	414,170	95,976	104,726	102,946	110,522
	日本船輸送量 B	108,184	105,764	101,976	93,753	87,528	22,551	21,742	21,972	21,263
	外国用船輸送量 C	165,337	190,128	179,088	190,256	207,304	46,212	49,842	50,975	60,275
	積取比率 I B/A	26.4%	25.1%	25.7%	23.3%	21.1%	23.5%	20.8%	21.3%	19.2%
	積取比率 II (B+C)/A	66.8%	70.1%	70.7%	70.4%	71.2%	71.6%	68.4%	70.9%	73.8%
うち鉄鉱石	海上貿易量 A	124,840	126,950	113,635	114,484	116,090	26,754	29,453	28,678	31,205
	日本船輸送量 B	52,258	52,900	49,971	46,638	46,916	13,444	11,095	11,482	10,895
	外国用船輸送量 C	37,368	45,080	36,087	43,809	46,773	9,087	11,975	11,508	14,204
	積取比率 I B/A	41.9%	41.7%	44.0%	40.7%	40.4%	50.3%	37.7%	40.0%	34.9%
	積取比率 II (B+C)/A	71.8%	77.2%	75.7%	79.0%	80.7%	84.2%	78.3%	80.2%	80.4%
うち石炭	海上貿易量 A	107,492	111,618	111,162	113,896	117,133	26,507	29,253	28,932	32,442
	日本船輸送量 B	43,839	41,985	42,343	38,999	33,586	7,394	8,754	8,812	8,626
	外国用船輸送量 C	45,988	56,359	56,796	62,401	75,143	16,784	16,693	18,215	23,452
	積取比率 I B/A	40.8%	37.6%	38.1%	34.2%	28.7%	27.9%	29.9%	30.5%	26.6%
	積取比率 II (B+C)/A	83.6%	88.1%	89.2%	89.0%	92.8%	91.2%	87.0%	93.4%	98.9%
うち木材	海上貿易量 A	39,515	39,730	38,827	38,215	38,532	8,918	10,079	9,750	9,785
	日本船輸送量 B	5,033	4,313	3,614	2,742	2,308	507	636	548	617
	外国用船輸送量 C	27,807	30,061	30,115	29,137	29,608	6,742	7,430	7,531	7,904
	積取比率 I B/A	12.7%	10.9%	9.3%	7.2%	6.0%	5.7%	6.3%	5.6%	6.3%
	積取比率 II (B+C)/A	83.1%	86.5%	86.9%	83.4%	82.8%	81.3%	80.0%	82.9%	87.1%
油送船積	海上貿易量 A	289,614	292,666	302,565	301,713	318,917	82,279	72,567	80,092	83,979
	日本船輸送量 B	91,759	90,819	86,402	89,804	82,873	20,927	20,754	19,186	22,007
	外国用船輸送量 C	104,332	117,962	132,710	132,372	135,663	35,849	32,738	32,234	34,842
	積取比率 I B/A	31.7%	31.0%	28.6%	29.8%	26.0%	25.4%	28.6%	24.0%	26.2%
	積取比率 II (B+C)/A	67.7%	71.3%	72.4%	73.6%	68.5%	69.0%	73.7%	64.2%	67.7%
うち原油	海上貿易量 A	195,517	204,654	214,928	219,042	231,950	59,950	52,225	57,345	62,430
	日本船輸送量 B	75,547	74,734	71,806	75,352	67,911	17,201	17,440	15,239	18,031
	外国用船輸送量 C	89,240	100,876	118,680	118,310	120,918	32,473	29,120	28,251	31,074
	積取比率 I B/A	38.6%	36.5%	33.4%	34.4%	29.3%	28.7%	33.4%	26.6%	28.9%
	積取比率 II (B+C)/A	84.3%	85.8%	88.6%	88.4%	81.4%	82.9%	89.2%	75.8%	78.7%

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③石油製品にはLPG、LNGを含む。④積取比率I…日本籍船積取比率
積取比率II…日本籍船+外国用船積取比率

4. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入

(単位：百万円)

区分	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1994				
							1~3	4~6	7~9	10~12	
輸出	定期船	45,326	38,998	38,587	53,413	39,494	31,370	7,364	8,183	7,930	7,893
	不定期船	76,576	69,318	62,295	51,653	42,404	31,243	8,757	7,063	7,062	8,362
	油送船	2,520	2,433	2,551	2,187	1,701	1,694	479	471	368	377
	計	124,421	110,749	103,433	107,255	83,599	64,307	16,599	15,717	15,360	16,631
輸入	定期船	49,353	46,598	46,711	51,246	37,092	34,454	8,661	8,786	8,508	8,498
	不定期船	200,600	183,899	170,031	155,870	129,454	109,084	29,319	29,267	25,389	25,109
	油送船	164,807	162,382	162,525	148,115	145,499	134,167	34,662	32,112	32,388	35,005
	計	414,760	392,879	379,266	355,232	312,045	277,704	72,642	70,165	66,285	68,613
三國間	定期船	49,008	49,830	56,600	69,040	50,674	45,143	10,187	11,185	11,958	11,814
	不定期船	29,304	23,801	26,955	22,362	15,914	13,361	3,247	4,676	2,722	2,716
	油送船	8,747	8,504	9,032	5,499	7,599	4,351	904	1,301	1,158	989
	計	87,059	82,135	92,606	96,902	74,186	62,856	14,338	17,162	15,837	15,519
合計	定期船	143,687	135,426	141,897	173,700	127,259	110,967	26,212	28,154	28,396	28,205
	不定期船	306,480	277,018	259,281	229,886	187,772	153,688	41,323	41,006	35,172	36,187
	油送船	176,074	173,319	174,128	155,803	154,799	140,212	36,044	33,883	33,914	36,371
	計	626,240	585,763	575,306	559,390	469,830	404,868	103,580	103,044	97,482	100,763

(注) ①運輸省資料による。②年別は暦年。③外国船は含まない。

5. わが国貿易額の推移

(単位：百万ドル)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	129,807	140,528	▲10,721	26.0	27.0
1985	175,638	129,539	46,099	3.2	▲ 5.1
1991	314,525	236,737	77,789	9.6	0.8
1992	339,650	233,021	106,628	8.0	▲ 1.6
1993	360,872	240,551	120,318	6.2	3.2
1994	395,537	274,368	121,161	9.6	14.1
1994年10月	34,638	25,374	9,264	10.4	24.2
11	34,440	25,888	8,552	21.2	23.2
12	37,743	24,710	13,032	15.2	24.6
1995年1月	27,190	24,383	2,807	4.7	22.3
2	35,237	23,943	11,293	19.1	28.1
3	42,592	28,720	13,871	16.6	26.8
4	40,059	29,170	10,889	21.7	33.6
5	35,537	28,549	6,988	26.4	32.2
6	40,155	28,502	11,653	19.1	27.3
7	38,070	28,635	9,434	10.4	28.8
8	35,241	29,306	5,935	12.6	16.1
9	38,703	27,397	11,306	7.0	13.2

(注) 通関統計による。

6. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

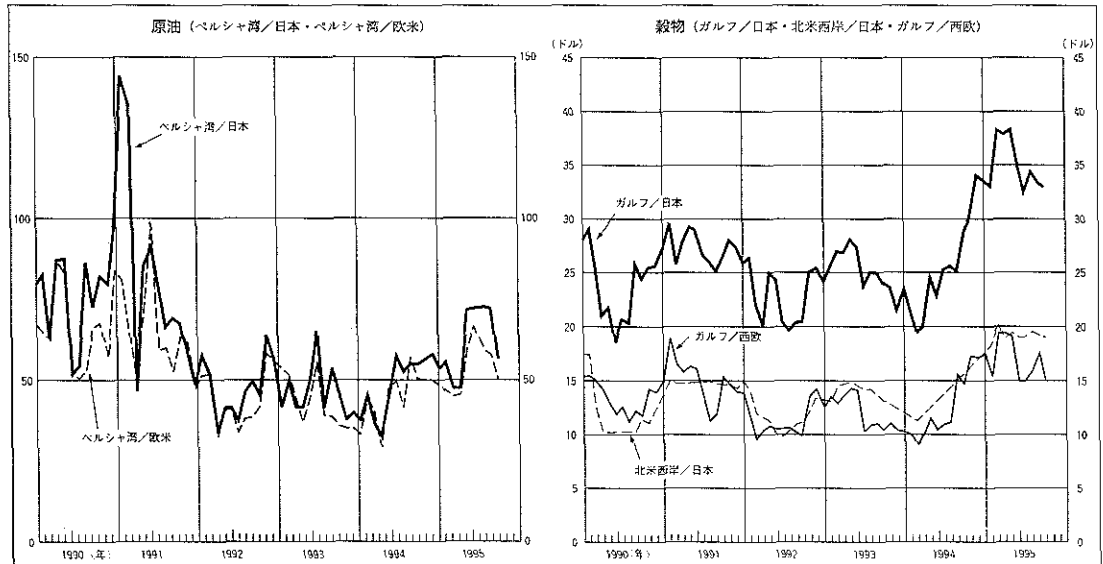
年月	年間 月間) 平均	最高値	最安値
1985	238.54	200.50	263.40
1989	137.96	124.10	150.35
1990	144.81	124.30	160.10
1991	134.55	126.35	141.80
1992	126.62	119.15	134.75
1993	111.19	100.50	125.75
1994	102.24	96.45	109.00
1994年11月	97.96	96.45	98.92
12	100.13	98.95	100.55
1995年1月	99.75	98.55	101.05
2	98.24	96.60	99.68
3	90.79	88.25	96.55
4	83.67	80.30	87.20
5	85.10	82.25	87.35
6	84.53	83.80	85.40
7	87.22	84.60	88.75
8	94.55	88.05	99.10
9	100.49	97.20	104.25
10	100.65	99.70	101.80

7. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航 海 用 船										定 期 用 船	
	合 計	連続航海	シングル 航 海	(品 目 別 内 訳)							Trip	Period
				穀 物	石 炭	鉱 石	屑 鉄	砂 糖	肥 料	その他		
1989	119,708	3,373	116,335	44,629	21,936	38,448	1,018	3,326	6,814	164	103,815	24,161
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995												
1	13,643	270	13,373	4,208	3,869	4,588	262	232	161	53	11,880	5,336
2	12,582	410	12,172	4,071	2,718	4,717	64	283	231	88	13,773	4,586
3	14,430	595	13,835	3,937	3,960	5,500	30	57	300	51	17,181	7,823
4	10,973	15	10,958	2,549	3,273	4,663	98	41	311	23	15,395	5,345
5	14,687	1,347	13,340	3,296	4,270	4,949	230	137	443	15	15,519	4,618
6	13,479	0	13,479	3,188	3,901	5,716	35	174	430	35	11,552	2,070
7	14,880	260	14,620	3,317	5,543	4,805	172	46	629	108	14,193	3,696
8	14,569	440	14,129	4,239	4,214	4,764	164	236	339	173	10,810	5,047
9	15,590	255	15,335	5,052	4,290	5,280	30	152	450	81	11,817	5,067

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



8. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1993		1994		1995		1993		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	58.00	49.00	42.50	32.00	60.00	54.50	57.50	46.50	37.50	30.00	50.00	47.50
2	53.00	47.50	39.05	31.25	55.50	49.50	45.00	42.50	35.00	30.00	49.00	41.00
3	50.00	41.50	46.00	37.50	56.00	51.00	50.00	37.50	46.00	32.50	47.50	42.50
4	46.00	44.00	38.50	31.80	47.50	44.50	47.50	40.00	41.00	32.00	45.00	40.00
5	46.00	38.00	37.00	35.00	47.50	42.50	42.50	37.50	34.50	30.00	45.00	40.00
6	53.00	38.00	44.50	32.00	72.50	54.00	48.50	36.00	42.50	30.00	57.50	45.00
7	64.00	59.50	53.50	39.50	73.00	63.50	56.25	45.00	47.50	38.00	67.50	55.00
8	47.50	40.50	60.00	44.00	73.00	63.50	47.50	39.00	42.50	38.00	59.00	55.00
9	55.00	42.00	51.50	40.00	72.50	60.00	45.00	38.50	42.50	35.00	58.00	42.50
10	50.00	42.05	55.50	48.00	53.75	50.50	45.00	39.05	47.50	37.50	50.00	42.50
11	46.05	40.00	55.00	47.50	—	—	42.05	37.05	57.50	45.00	—	—
12	43.05	34.00	58.00	48.50	—	—	40.00	34.00	50.00	45.00	—	—

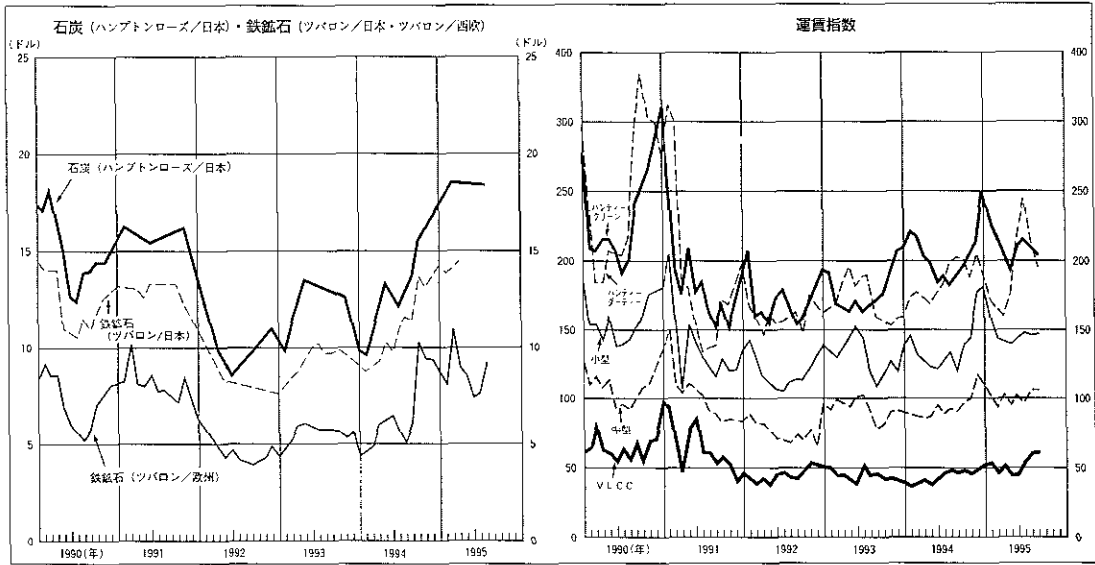
(注) ①日本郵船調査部資料による。②単位はワールドスケールレート。③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

9. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	23.50	20.65	33.00	29.00	—	—	—	—	10.25	9.10	17.25	16.00
2	21.50	19.50	32.50	31.00	12.00	—	17.65	—	9.30	8.60	15.40	15.25
3	19.30	18.25	37.50	32.00	11.75	11.70	20.50	18.60	8.45	8.00	19.00	15.25
4	19.80	19.25	37.00	33.00	—	—	18.60	18.40	—	10.25	—	19.00
5	24.25	22.50	38.00	32.00	—	—	19.75	—	12.00	—	18.75	17.50
6	23.30	20.25	34.75	31.00	—	—	18.75	18.50	10.50	9.87	15.00	13.60
7	25.00	21.50	32.50	31.50	—	—	18.50	18.00	11.50	10.25	15.50	13.50
8	26.00	21.50	34.50	32.50	—	—	19.50	18.60	11.75	10.65	16.50	—
9	25.00	22.20	33.50	32.00	—	—	18.65	18.50	15.68	11.00	17.50	15.10
10	28.50	25.00	33.00	25.25	15.50	14.75	18.50	17.75	14.25	12.90	15.00	11.00
11	30.75	26.00	—	—	16.00	15.75	—	—	17.00	13.50	—	—
12	33.80	29.75	—	—	—	—	—	—	17.00	16.50	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも5万 D/W 以上8万 D/W 未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。



10. 石炭 (ハンブトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位：ドル)

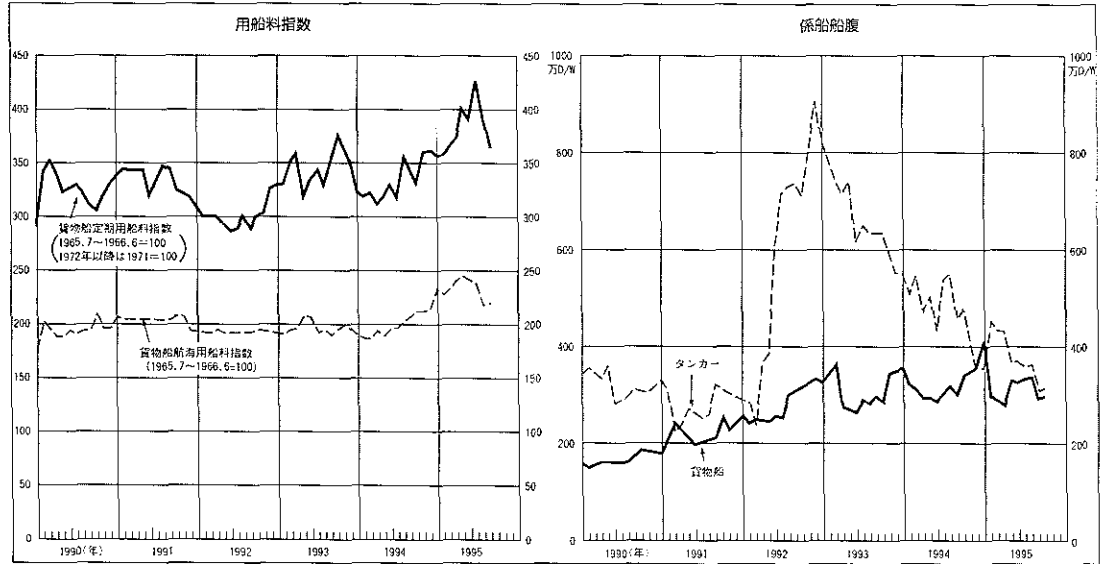
月次	ハンブトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1994		1995		1994		1995		1994		1995	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	9.45	—	—	—	8.80	—	14.20	—	4.35	—	—	—
2	9.25	—	—	—	7.70	—	13.75	—	4.96	—	8.00	—
3	—	—	18.50	—	—	—	13.50	—	5.60	4.50	11.25	9.80
4	—	—	—	—	9.25	7.90	13.90	—	6.25	5.55	—	8.70
5	13.10	12.40	—	—	10.30	—	—	—	6.50	5.75	8.25	7.75
6	—	—	—	—	9.50	9.10	—	—	5.75	5.30	7.45	7.10
7	12.10	—	—	—	11.10	—	—	—	5.00	—	7.50	—
8	—	—	18.25	—	11.40	10.85	—	—	6.00	—	8.50	7.50
9	13.50	—	—	—	11.00	10.30	—	—	—	—	—	—
10	15.80	—	—	—	—	—	—	—	10.50	8.00	—	—
11	—	—	—	—	13.45	—	—	—	9.35	8.40	—	—
12	—	—	—	—	12.75	11.75	—	—	9.25	—	—	—

(注) ①日本郵船調査部資料による。②いずれも10万 D/W 以上15万 D/W 未満の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

11. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1993					1994					1995				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	52.2	98.3	138.6	162.6	193.2	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5
2	51.4	94.9	130.1	167.4	181.6	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4
3	44.9	98.1	126.5	171.7	169.2	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7
4	45.2	98.2	132.2	187.6	167.8	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9
5	42.5	93.1	141.2	192.8	153.7	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4
6	39.7	101.3	153.8	177.3	170.1	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9
7	45.9	101.9	140.7	184.2	161.9	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6
8	52.1	89.4	122.9	184.1	167.2	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8
9	41.5	78.4	110.8	160.9	171.9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7
10	42.3	81.4	118.9	154.0	175.7	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	—	—	—	—	—
11	42.5	92.0	125.8	152.7	186.3	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	—	—	—	—	—
12	41.2	93.2	120.4	159.3	210.2	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	—	—	—	—	—
平均	45.1	93.4	130.2	171.2	175.7	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン (15万トン) 以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン (6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン (3万~6万トン) ⑦H・D =ハンディ・グレイ: 3万5000トン (3万トン) 未満 ⑧H・C=ハンディ・グリーン: 5万トン (3万トン) 未満。



12. 貨物船用船料指数

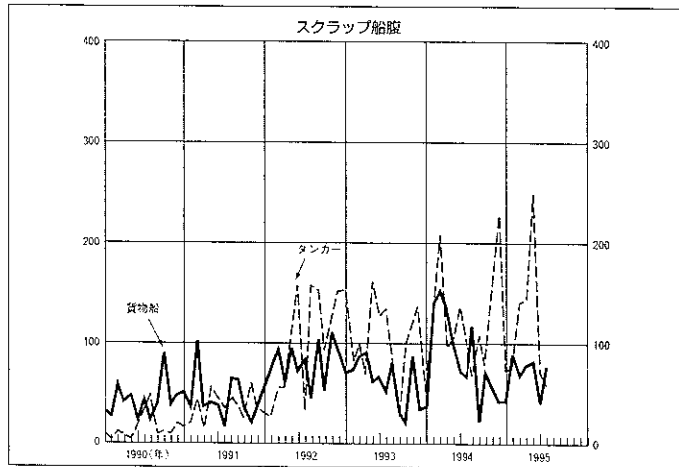
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	204.3	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	349.1	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0
2	208.3	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	356.5	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0
3	203.3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	357.6	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0
4	176.4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	288.7	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0
5	202.9	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	343.3	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0
6	197.9	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0	353.5	342.0	301.0	319.0	334.0	390.0
7	191.4	208.0	190.0	206.0	198.0	230.0	343.7	349.0	295.0	335.0	320.0	426.0
8	190.0	206.0	191.0	194.0	202.0	218.0	325.0	342.0	288.0	346.0	360.0	391.0
9	197.0	206.0	191.0	196.0	208.0	220.0	328.3	318.0	293.0	328.0	349.0	364.0
10	195.0	205.0	191.0	188.0	212.0		329.5	325.0	301.0	351.0	333.0	
11	197.0	206.0	193.0	196.0	212.0		322.8	335.0	289.0	372.0	363.0	
12	199.0	208.0	196.0	200.0	219.0		311.4	349.0	300.0	349.0	367.0	
平均	196.9	205.7	194.6	196.3	199.8		334.1	332.4	304.8	341.5	335.4	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ オブ ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

13. 係船船腹量の推移

月次	1993				1994				1995			
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー	
	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W
1	345	2,328 3,048	90	4,282 8,395	329	2,476 3,203	91	2,975 5,556	289	2,399 3,238	65	2,195 4,134
2	348	2,429 3,154	94	4,083 7,981	310	2,333 3,017	80	2,656 5,021	288	2,290 3,017	68	2,472 4,710
3	350	2,481 3,204	97	3,872 7,565	312	2,304 3,000	84	2,813 5,326	284	2,281 2,999	67	2,234 4,219
4	331	2,317 2,988	92	3,737 7,285	303	2,198 2,808	81	2,534 4,749	271	2,151 2,857	66	2,205 4,127
5	324	2,252 2,982	96	3,356 6,408	291	2,158 2,816	82	2,601 4,901	271	2,267 3,136	61	1,933 3,459
6	317	2,232 2,954	93	3,179 6,054	288	2,118 2,825	85	2,300 4,215	272	2,257 3,093	66	2,188 3,562
7	313	2,217 2,997	100	3,456 6,589	293	2,193 2,999	86	2,644 5,075	269	2,120 2,916	66	1,981 3,515
8	315	2,174 2,906	98	3,327 6,308	282	2,272 3,136	88	2,688 5,171	273	2,154 2,954	67	1,893 3,341
9	315	2,248 3,069	106	3,316 6,279	278	2,244 3,077	85	2,333 4,412	265	2,110 2,899	68	1,757 3,085
10	313	2,250 3,041	103	3,287 6,218	293	2,288 3,115	84	2,526 4,691	274	2,178 2,920	68	1,870 3,165
11	320	2,293 2,975	98	3,219 6,052	297	2,349 3,210	73	2,204 4,040				
12	333	2,514 3,273	94	3,050 5,642	294	2,446 3,315	66	1,970 3,652				

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンズリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



14. スクラップ船腹量の推移

月次	1993						1994						1995					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	34	392	710	15	699	1,412	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769
2	45	423	744	15	430	843	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	382	798
3	47	499	897	20	541	1,043	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313
4	31	504	901	9	382	747	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	700	1,392
5	39	310	529	18	774	1,602	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473
6	27	360	609	15	641	1,218	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	362	694
7	19	227	438	12	649	1,274	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532
8	41	441	774	13	420	832	59	751	1,245	7	339	702						
9	20	170	262	8	101	169	24	141	210	10	595	1,166						
10	13	107	138	9	354	673	32	475	795	10	413	798						
11	60	505	854	13	512	1,040	33	371	617	14	700	1,418						
12	14	169	292	10	600	1,259	25	286	464	15	1,138	2,345						
計	390	4,107	7,148	157	6,103	11,572	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267						

(注) ①ブレームン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撤積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーには LNG/LPG 船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統 計 資 料 名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃 (穀物)
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃 (石炭・鉄鉱石)
3. わが国外航船腹量の推移	○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況	○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船船量推移	○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移	19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場の推移	20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況	21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃 (原油)	22. 内航海運の主要品目別輸送実績
	23. 内航燃料油価格

* ○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

政治家の行動をめぐっては、しばしば、紙面上に於て、公人または私人としての行動かが問われる。例えば、靖国神社に国会議員が参拝する際に、マスコミから発せられる質問にこのような表現が用いられる。

過去に於てこの種論議が起きる度に、私は、公的肩書きを持つ人が、その行動が公人のものか私人のものか問われれば、ほとんど例外もなく公人による行動と理解した。多くの人も漠然とそのような考えてはいるのではないかと想像していた。何故その様に理解していたのか、整理した文章に最近出

編集後記

会った。週刊東洋経済10月7日号視点の石川好氏の一文である。要約すれば、公人とは、収入を税金から得ている人。公人の仕事態度はおろか、生活態度までが、私人のそれ以上に世間からうるさく言われるのは、収入が税金によって賄われているからである。逆に言えば、私人として行動するのであれば、公人として認められている特典を、行動の際には一切返上してする覚悟が必要であろう。即ち、

前述の例で言えば、私人として参拝したり、旅行する場合等は、その間の給料を時間割で返上する。公用車や警備員、S P等を同行させない等、税金で賄われるサービス等々は一切受けない。こうした用意をせずに、普段通りの延長上で公人が行う行動の総ては、公人の行動だと石川氏の一文を理解した。私も同様に考えている訳です。読者の皆様は如何に考えるでしょうか。

川崎汽船
情報広報室長
江口 宏昭

せんきょう11月号 No. 424 (Vol. 36 No. 8)

発行◆平成7年11月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松 英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

会 員 紹 介

当協会会員は152社。
(平成7年11月現在)

会社名：(株)マリテックマネージメント
(英文名) MARI-TECH MANAGEMENT INC.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 山口 健

本社所在地：東京都大田区大森北1-2-3 大森東海ビル

資本金：610百万円

創立年月日：1989年6月1日

従業員数：海上273名 陸上19名 計292名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	20.439%	11.961%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	一隻	—%	—%

主たる配船先：豪州、北米、中近東

事業概要：当社は、日本郵船のグループの一員として、同社への貸船およびタンカー、自動車船、鉱石船等の船舶管理を主業務としている。



会社名：マル八(株) (英文名) MARUHA CORPORATION

代表者(役職・氏名)：取締役社長 中部慶次郎

本社所在地：東京都千代田区大手町1-1-2

資本金：15,000百万円

創立年月日：1943年3月31日

従業員数：海上481名 陸上1,411名 計1,892名

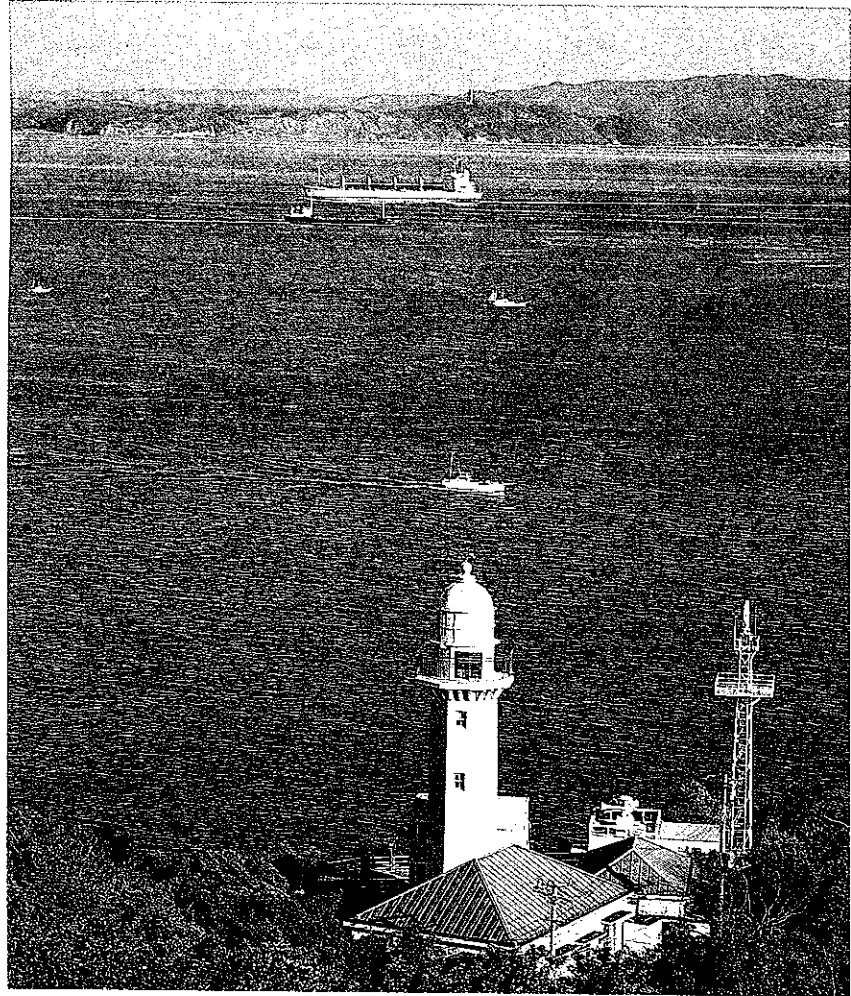


所有船状況	遠洋・近海・沿海	一隻	—%	—%
管理船状況	遠洋・近海・沿海	130隻	※110.000%	※131.000%

主たる配船先：北米、南米、欧州、アフリカ

事業概要：当社は、海運事業部により、約30隻のリーファーを運航し、世界各地で魚貝類、果実、野菜などの運搬に従事している。このほか、トロール・まぐろはえなわ、まきあみなどの各漁船13隻を所有している。

96年から、7月20日が国民の祝日「海の日」になります。



JSA
The Japanese Shipowners' Association